das AUTO MOTOR UND SPORT



TEST: DKW F 93 MIT 2 VERGASERN

JUBILÄUM DER ZWEITEN HAND

HEFT 2
18. JANUAR 1958
POSTVERLAGSORT STUTTGART

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Es liegt an der falschen Beschilderung

(Siehe „Zum Nachdenken", Heft 26, Seite 17)

Ich habe nachgedacht und finde schon lange, daß die Beschilderung von Baustellen auf der Autobahn grundsäzlich falsch ist. Bei Annäherung an eine Einbahnstrecke findet man jetzt zunächst ein Schild „Achtung 600 m", dann ein zweites „Achtung 400 m" und dann erst das Schild „Fahrbahnwechsel" bzw. „Gegenverkehr". Da die ersten beiden Schilder nichts darüber aussagen, welche Art von Reaktion vom Autofahrer verlangt werden wird und da sie außerdem auch bei kleinen und ungefährlichen Randbaustellen verwendet werden, werden sie sehr leicht, wie in dem beschriebenen Fall, nicht ernst genommen. Man sollte aus dem ersten, 600 m vor der Baustelle aufgestellten Schild sofort eindeutig erkennen können, um was es sich handelt. Wenn das erste Schild lauten würde: „600 m Fahrbahnwechsel" oder „600 m Gegenverkehr", und wenn diese Tatsache auf den andern Schildern wiederholt würde, so wäre eine viel bessere Vorbereitung möglich und die Schilder würden nicht so leicht übersehen.

Dipl.-Ing. W. Fleischer, Heidelberg

Ortstafeln

(Siehe „Die Sache mit den Schildern", Heft 22, Seite 9, und „Briefe an die Redaktion", Heft 24, Seite 4)

In allen mir bisher bekannten Veröffentlichungen wird nur von den gelben Ortstafeln gesprochen, während die weißen Ortstafeln bisher nicht erwähnt wurden. Weiße Ortstafeln sollen nach verkehrspolizeilicher Auskunft nicht für die Geschwindigkeitsbegrenzungs-Bestimmungen gültig sein, trotzdem gleiche Form, Bauart und Anbringung gegeben ist und nur ein Farbunterschied besteht. Weiße Ortstafeln gibt es zwischen Bonn und Köln bei den Ortschaften Hersel, Uerdorf und Widdig und auf der B 70 zwischen Aurich und Emden bei den Ortschaften Georgsheil, Moordorf und Walle. Ich halte den Unterschied zwischen den weißen und den gelben Ortsschildern für sehr sinnvoll und möchte folgenden ergänzenden Vorschlag machen: innerhalb des Gebietes, in dem die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/st gilt, sollten die Pfähle sämtlicher Verkehrszeichen nicht weiß, sondern gelb gestrichen sein. In diesem Fall würde man auch ohne Ortskunde feststellen können, daß man ein Ortseingangsschild übersehen hat und sich in einer geschlossenen Ortschaft befindet. Die Durchführung dieser Farbänderung dürfte nicht teuer sein, zumal ohnehin die Pfähle vieler Verkehrszeichen verrostet und anstrichbedürftig sind!

Reinhard Schmidt, Hannover-Kleefeld

Wir halten den Vorschlag des Lesers Schmidt für sehr brauchbar, wenn freilich auch erst festgestellt werden müßte, ob der Unterschied zwischen weiß und gelb immer gut genug zu erkennen ist. – Weiße Ortstafeln entsprechen nicht den Mustern der StVO, Bild 37 und 38, und gelten daher auch nicht als Ortstafeln im Sinne des Gesetzes über die Geschwindigkeitsbegrenzung. Redaktion

*

Zu der Einsendung von Herrn Terjung über die Versetzung der Ortstafeln von Mülheim an der Ruhr möchte ich noch folgendes ergänzend mitteilen. Für die Stadt Mülheim, die rund 170 000 Einwohner hat, wurde kurz vor dem Kriege mit großen Kosten eine rund 8 km lange Umgehungsstraße (Verbandsstraße) gebaut, die nach den damals geltenden Gesetzen frei von jedem Anbau angelegt wurde und auch heute noch anbaufrei ist. Nur einige wenige Straßen kreuzen sie, zum Teil mit Lichtsignalregelung. Wenn nach den Ansichten der Mülheimer Herren auch auf dieser Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km gilt, so verstößt das m. E. sogar gegen die neue Geschwindigkeitsregelung, die klar und deutlich von der Geschwindigkeitsbegrenzung in „geschlossenen Ortschaften" spricht und außerdem die Polizeibehörden ermächtigt, für besondere Straßen höhere Geschwindigkeiten zuzulassen. Von einer Ermächtigung, Straßen, die für höhere Geschwindigkeiten gebaut sind, in die Geschwindigkeitsbegrenzung einzubeziehen, steht im Gesetz nichts. Dipl.-Ing. Rolf Heering, Essen

Bundeswehr im Verkehr

Ich fuhr am Montag, dem 25. 11. 1957, auf der sehr stark befahrenen Bundesstraße 5. In der Zeit zwischen 8.30 und 9.00 Uhr lag eine Einheit der Bundeswehr mit etwa 100 Lastkraftwagen zwischen Bergedorf und Geesthacht vor mir. Die Wagen hielten einen Abstand von 10 bis 15 m, so daß es für mich praktisch unmöglich war, sie zu überholen. Ich bin Arzt und war dringend dienstlich unterwegs, so daß ich mich unter großen Schwierigkeiten an der mit etwa 25 bis 30 km/st fahrenden Kolonne vorbeiquälen mußte. Diese Fahrweise entspricht nicht den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung. Ist die Bundeswehr nicht gehalten, sich an diese Vorschriften zu halten? Dr. med. Georg Ostermann, Hamburg-Farmsen

Das Bundesministerium für Verteidigung nahm hierzu wie folgt Stellung:

Die Bundeswehr ist wie jeder andere Verkehrsteilnehmer an die Vorschriften der StVO gebunden. Nach § 48 StVO ist die Bundeswehr allerdings im Ausnahmefall von den Bestimmungen befreit, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist. Doch auch dabei muß sie die öffentliche Sicherheit und Ordnung gebührend berücksichtigen. Ein Kolonnenverkehr der Bundeswehr muß zwangsläufig – vor allem auf engen Straßen – den übrigen Verkehr behindern. Jedoch sind Kolonnen gehalten, soweit möglich durch größere Abstände eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer in erträglichen Grenzen zu halten. Wenn diese

Maßnahme in dem geschilderten Fall nicht durchgeführt worden ist, so liegt eine Ausbildungslücke vor, die zu schließen vom Bundesministerium für Verteidigung Sorge getragen wird. Ich bin Ihnen für Ihren Hinweis dankbar, denn die Bundeswehr hat das größte Interesse, sich den Ruf als vorbildlicher Verkehrsteilnehmer zu erringen.

Bundesministerium für Verteidigung, Pressereferat, Hauptmann von Raven, Bonn

Rost am Markenartikel

Bei meinem Untersatz (Markenartikel), der bei schleswig-holsteinischem Nieselwetter 12 000 km und 9 Monate hinter sich hat, treten an gewissen neuralgischen Punkten schon heimlich Roststellen zutage, ohne daß ich den werkseigenen Lack als leidend ansprechen möchte. Was soll ich machen? Soll ich Rost klopfen? (Habe aber keine Marineerfahrung.) Soll ich ein neues Auto kaufen, in der (irrigen?) Meinung, die nächste Serie sei besser lackiert? Oder soll ich es mit einer anderen Marke versuchen? Oder keinen Neuen kaufen, sondern lieber, bevor der Rost frißt, ihm durch Privatlackierung des Autos das Brot entziehen? Soll ich fressen lassen, was will, dann nach 2 Jahren den rostigen Gammel notdürftig überspritzen lassen und einen Dummen suchen, der denkt, der Lack wäre noch wie neu? Soll ich gar nichts tun, wie ein Beamter im Ausland? Soll ich AUTO, MOTOR und SPORT abbestellen und mir ein Holzboot kaufen? Ich bitte, meine Fragen höllisch ernst zu nehmen, denn ich liebe ja dieses „originelle Automobilchen", wie es Herr Oswald nennt, und möchte es so gern be- und erhalten. Aber die Verzweiflung kann einen packen, wenn man so erlebt, in welchem Zustand einem heutzutage neugekaufte Autos vor die Füße geworfen werden. Lothar Ursinus, Kiel

Sichtbehinderung mit asymmetrischem Abblendlicht

Am 10. Dezember sandte ich ein Schreiben folgenden Inhalts an die Bundesverkehrswacht:

„Der von mir benutzte Personenwagen ist mit asymmetrischen Abblendlichtern ausgerüstet; zusätzlich habe ich 2 Bosch-Nebelscheinwerfer einbauen lassen. Kürzlich habe ich bei einer Nachtfahrt feststellen müssen, daß das sonst hervorragende asymmetrische Abblendlicht schon bei mittelstarkem Nebel so stark reflektiert, daß die Sicht genauso behindert ist wie bei Fernlicht. Die Nebelscheinwerfer sind dann praktisch wertlos. Eine Rücksprache mit der Firma Robert Bosch hat ergeben, daß Bestrebungen laufen, entgegen den zur Zeit gültigen Vorschriften des § 33 Abs. 5 StVO das Fahren bei Nebel mit zwei Nebelscheinwerfern und Standlicht zuzulassen. Nach meinen Erfahrungen ist eine entsprechende Änderung der einschlägigen Bestimmungen eine unbedingte Notwendigkeit, um einen mit asymmetrischem Abblendlicht ausgerüsteten Wagen mit einiger Sicherheit bei Nebel fahren zu können. Für eine kurze Rückäußerung, ob bereits in absehbarer Zeit mit einer solchen Änderung gerechnet werden kann oder ob andere geeignete Maßnahmen ergriffen werden können, wäre ich dankbar." Dipl.-Ing. M. Christinneck, Stuttgart-Vaihingen

Bereits vor mehr als einem Jahr antwortete das Bundesverkehrsministerium auf ähnliche Anfragen, daß eine Änderung dieser Bestimmungen erwogen werde. Man hat sich aber bisher noch nicht dazu entschließen können. Redaktion.

Gefährliche Kreuzung in Reutlingen

In Reutlingen gibt es eine ganze Anzahl gefährlicher Kreuzungen. Eine der gefährlichsten ist jene in der Nähe des Südbahnhofes, wo sich die von Eningen und die von Pfullingen kommenden Straßen vereinigen. Die von Pfullingen kommende Straße ist Hauptstraße, die von Eningen ist Nebenstraße. Will man nun, aus Reutlingen kommend, links nach Eningen abbiegen, dann kann man unter keinen Umständen sehen, ob sich auf der Straße von Pfullingen ein Fahrzeug nähert, da die Sicht durch einen hohen Zaun völlig verdeckt ist. Es ist jedesmal Glückssache, hier abzubiegen, ohne daß etwas passiert. Bleibt man in der Kurve stehen, um sich zu vergewissern, ob die Kreuzung frei ist, dann vergeht durch Anfahren und Schalten so viel Zeit, daß dann schon längst wieder ein Fahrzeug da sein kann. Anscheinend gelingt es nicht, den Besitzer des angrenzenden Grundstücks zur Entfernung des gefährlichen Zauns zu veranlassen. Man wartet wohl ein Unglück ab, ehe man sich zumindest entschließt, Warnlichter aufzustellen! Dr. med. Karl Recknagel, Reutlingen

Kein Delage

(Siehe „Tick aus Teakholz", Heft 26, Seite 7)

Der abgebildete Wagen ist kein Delage, sondern ein Hispano Suiza. Es fehlt nur der Storch auf dem Kühler. Soweit ich mich erinnere, gehörte er früher dem Apèritif-Magnaten André Dubonnet. Er hat einen 8 Liter-Motor mit obenliegender Nockenwelle und lief mühelos 150 km/st. Ich selbst hatte ein späteres Modell mit einer Karosserie von Kellner.

Pierre Merlin, Koblenz

*

Der „Tick aus Teakholz" bewegt sich nicht auf einem Delage-Fahrgestell, sondern auf einem von Hispano Suiza. Er machte im vorigen Sommer an der französischen Riviera von sich reden und trat unter anderem außer Konkurrenz bei einem „Concours d'Elégance Automobile" in Juan-les-Pins an. Dort wurde er als „45 CV" aus dem Jahre 1924 bezeichnet.

Dr. Hans Georg Bärsch, Essen

*

Der vermutliche Delage ist ein 8 Liter Sechszylinder Hispano Suiza von 1925 mit einer Spezialkarosserie von Nieuwport-Astra.

Robert Jaeger, Baden-Baden

Wer sind die Schnellsten?

(Siehe Heft 24, Seite 28)

Zu Richard von Frankenbergs Aufsatz möchte ich ergänzen, daß es noch eine dritte Fachzeitschrift gibt, die eine Fahrer-Rangliste aufzustellen pflegt: das französische AUTO-JOURNAL. François Berteaux hat in Nr. 187 vom 1. Dezember folgenden Wertungsmodus angewandt: Weltmeisterschaftsläufe, gewertet nach dem Punktsystem der FIA (Erster 8 P., Zweiter 6, Dritter 4, Vierter 3, Fünfter 2, Sechster 1; schnellste Runde 1), zusätzlich herangezogen die Grands Prix von Modena, Pau, Syrakus, Neapel, Reims und Marokko und von den großen Sportwagenrennen die 1000 km von Buenos Aires, die 12 Stunden von Sebring, die 1000 km auf dem Nürburgring, die 6 Stunden von Schweden und den Grand Prix von Caracas, und zwar nach dem „halbierten" Weltmeisterschaftssystem (Erster 4 P., Zweiter 3, Dritter 2, Vierter 1; schnellste Runde 0,5). Das Resultat ist folgendes (daneben zum Vergleich die FIA- und die Rangliste von AUTO, MOTOR und SPORT):

AUTO-JOURNAL		FIA		AUTO, MOTOR und SPORT
1. Fangio	60	1. Fangio	46	1. Fangio
2. Behra	38,5	2. Moss	24	2. Moss
3. Moss	36,5	3. Musso	16	3. Behra
4. Musso	35,5	4. Hawthorn	14	4. Hawthorn
5. Collins	29	5. Schell	10	5. Collins
6. Hawthorn	23	6. Gregory	10	6. Musso
7. Gregory	15	7. Collins	8,5	7. Brooks
8. Schell	14	8. Behra	8	8. Lewis-Evans
9. Brooks	11	9. Brooks	7	9. Trips
10. Lewis-Evans	10	10. Lewis-Evans	5	10. Schell

Das FIA-Klassement, das nicht befriedigen kann, weil es ein einseitiges und dadurch teilweise ungerechtes Bild ergibt (Behra an achter Stelle!), ist durch die zusätzliche Wertung wohl befriedigend korrigiert, und zwar nicht nur gefühlsmäßig, sondern mit Hilfe einer kaum anfechtbaren Methode (es sind nur Rennen berücksichtigt, bei denen auch wirklich die Weltelite mit von der Partie gewesen ist). Diskutabel bleibt wohl einzig der auf diese Weise errechnete zweite Platz von Jean Behra. Hier müßte man sich vielleicht mit einem ex-aequo behelfen. Daß Behra eine sehr gute und erfolgreiche Saison hinter sich hat, ist unzweifelhaft. Die Einstufung von Hawthorn als Nr. 6 erscheint mir gerechter, wenn man aufs Ganze sieht. Gregory figuriert dagegen möglicherweise zu hoch oben; daß man ihn aber unter die ersten Zehn zählen muß, glaube ich schon. Endlich zu Trips: Er hat Pech gehabt mti seiner Verletzung und ist daher durch den französischen Leistungs-Wertungsmodus etwas gehandicapt; trotzdem erreicht er noch 9 Punkte, womit er also, gleich nach Lewis-Evans, an 11. Stelle des AUTO-JOURNAL-Klassements aufzuführen wäre. Es zeigt sich also wiederum, daß man eigentlich auf keine Weise eine vollständig befriedigende Abstufung erhalten kann. Ein spannendes Spiel ist es aber bestimmt!

Peter Holzmann, Freiburg i. Brsg.

3A + B gleich dreißig

(Siehe Heft 26, Seite 26)

Herr von Kenschitzki hat sicherlich nicht nur mir, sondern noch vielen Anhängern unseres geliebten Motorsports aus dem Herzen gesprochen. Herr von Frankenberg wird ihm das nicht übelnehmen, denn er ist ja schließlich auch einmal Nachwuchsmann gewesen. Es gibt wirklich genug Leute, die schnelle Autos fahren können. Denen fehlt es aber zumeist an der nötigen finanziellen Unterlage, und außerdem mögen sie nicht starten, weil es keine Chance gibt, eine Plazierung zu bekommen. Es ist zu hoffen und zu wünschen, daß die Gedanken von Herrn von Kenschitzki nicht nur von rennbegeisterten Leuten, sondern auch von den Veranstaltern als eine Anregung zum Nachdenken angesehen werden!

August Boger, Groß-Gerau

Tyresoles

(Siehe Heft 25, Wer rutscht, hat mehr vom Schnee)

Alexander Spoerl schreibt in seinem netten Artikel, daß es runderneuerte Reifen gäbe, in denen Drahtspiralen einvulkanisiert sind. Er zieht einige Folgerungen, die man ihm gern zugute halten darf. Wir sind die Firma, die im Vulkanisations-Verfahren Drahtspiralen in die Lauffläche der Reifen unter Verwendung eines Weltpatentes einheizt. Wir können Ihnen versichern, daß auch dem Glatteis die Sicherheit, die wir den Fahrzeugen mit unseren Stahldrahtklauen geben, einleuchtend ist, und würden Ihnen gern praktische Erkenntnisse vermitteln. Wir wären Ihnen verbunden, wenn Sie Ihre Leser wissen ließen, daß ausgezeichnete Erfahrungen mit den Drahtreifen vorliegen. Es handelt sich bei uns darum, daß uns zur Verfügung gestellte Reifen neue Laufflächen erhalten, in die Drahtspiralen eingeheizt werden, die mit ihren spitzen Enden gleich einer Pantherklaue auf glatten Flächen wirken und eine bisher nicht gekannte Sicherheit dem Fahrer bei Eis- und Schneewetter, aber auch bei sonstigen ungünstigen, glatten Straßenverhältnissen vermitteln.

Tyresoles, Frankfurt-Rödelheim

Blaupunkt Autosuper Bremen-Transitor

Bei Ihrer Veröffentlichung in Heft 22/57 auf Seite 8 ist Ihnen ein Fehler unterlaufen. Sie schreiben wörtlich im letzten Satz: „Sondern sie haben auch einen um etwa ein Drittel geringeren Strombedarf." In unserer Verlautbarung hieß es aber: „Die Ausgangsleistung konnte gegenüber der des Gerätes BREMEN erhöht und der Strombedarf auf etwa ein Drittel verringert werden." Das bedeutet also, daß der Strombedarf um zwei Drittel geringer wird.

Blaupunkt-Werke GmbH., Hildesheim

VW: DKW

Bei der Diskussion über den VW wurde sowohl von Herrn Spoerl als auch von Herrn Oswald – von letzterem erwartungsgemäß negativ – der DKW berührt. Ich möchte vorausschicken, daß ich von den Fahreigenschaften dieses Wagens nach wie vor begeistert bin. Als ich vor einigen Tagen jedoch mein 55er Luxus-Coupé gegen eine neue Limousine in Zahlung gab, war ich entsetzt darüber, was sich die Auto-Union bei dieser „normalen" Ausführung leistet und was da alles als Luxus gilt. Da auch ich einmal einen Volkswagen besaß, drängte sich mir, noch angeregt durch Ihre Diskussion, förmlich ein Vergleich zwischen diesen beiden Wagen auf, von denen der eine immerhin runde 1000 DM teurer ist, wozu noch die Heizung extra berechnet wird.

Zunächst einmal hat der Käufer der DKW-Limousine nur zwei Farben in der Spritzung zur Auswahl. Will er eine andere, zweifarbige Lackierung, muß er 220 DM Aufpreis zahlen. Ferner wurde bei der Ausstattung in einer Weise gespart, die ich nur als Zumutung bezeichnen kann. Als man mir das Werkzeug in die Hand drückte, suchte ich im Kofferraum vergeblich nach einer Befestigungsschraube, der Scheibenwischer hält nicht automatisch in seiner Ausgangsstellung an, die Innenbeleuchtung, die nur aus einer Lampe besteht, muß mit der Hand eingeschaltet werden, Kleiderhaken hält man für Luxus, ein Lenkschloß wäre zu kostspielig gewesen, die Lehne des Fahrersitzes ist immer noch nicht verstellbar, asymmetrisches Abblendlicht gibt es nur beim Coupé, und, was dem Ganzen die Krone aufsetzt, es gibt weder Armstützen noch Taschen an den Türen. Daß die Motorhaube und der Tankverschluß nicht gesichert sind und daß die Tachometerbeleuchtung nur eine, und zwar mäßige Helligkeit besitzt, erwähne ich nur am Rande.

Zieht man nun Vergleiche mit dem, ich betone es nochmals, 1000 DM billigeren VW, stellt man fest, daß der teurere Wagen als geringes Äquivalent lediglich die Benzinuhr und die Lichthupe zu bieten hat.

Ich glaube, daß man sich in Ingolstadt auch über derartige Kleinigkeiten Gedanken machen wird, wenn man feststellt, daß mancher Kunde den jetzt höheren Unterschiedsbetrag zum Coupé von 700 DM nicht so ohne weiteres auf den Tisch legt, weil er mit Recht annehmen muß, daß man ihm auch für seine 5600 DM etwas bietet, was über Motor und nackte Karosserie hinausgeht.
Walter Ohly, Dinslaken

Teste

Beim Lesen der Briefe in Heft 26 fiel mir auf, daß von 18 Einsendern nur 3 angaben, daß sie selbst einen VW fahren bzw. nicht fahren. Vielleicht würde man manches besser beurteilen können, wenn die Briefschreiber ihre Wagenmarke und die ungefähr jeweils zurückgelegte Kilometerstrecke angeben würden. Ich selbst will damit anfangen: Ich fuhr seit 1953 drei verschiedene Ford-Modelle zusammen über 140 000 km, dazwischen einige 1000 km einen Opel Kapitän 1956. Wenn Sie anläßlich des 17 M-Testes auch meinen 15 M zum Vergleich be- oder auch verurteilt haben, hat mich das freilich noch nicht zu humorloser Empörung hingerissen oder gar dazu, Ihre Zeitschrift abzubestellen.

Wo bleibt übrigens der Bericht Spoerls über seine 20 000 km mit dem DS 19? Ich würde ihn sehr begrüßen.
Joe Klimm, Berlin-Tegel

Wann dieser Bericht erscheint, hängt von der Entwicklung unseres Verhältnisses zu Herrn Spoerl ab!
Redaktion.

*

Niemand wird von einem Tester verlangen, daß er ganz objektiv ist, dazu ist er doch viel zu sehr Mensch! Wichtiger ist doch vielmehr, daß man sein Bemühen um Objektivität erkennt. Und das kann man meiner Ansicht nach bei allen Ihren Testern.
Kurt Kröner, Geislingen/Steige

So rationalisiert die Bundesbahn!

In Bacharach wurde 1954 eine Umgehungsstraße eröffnet, die die stark belastete B 9 um den Ort herumführt und dabei auch gleich einen schienengleichen Bahnübergang ausgeschaltet hat. 1957 wurde nun die Bahnstrecke elektrifiziert. Die Arbeiten sind noch nicht überall abgeschlossen, in Bacharach aber fertig. Die Masten der Oberleitung sind bereits gestrichen. Am nördlichen Teil der Umgehungsstraße, die sehr folgerichtig in einer leichten Biegung geführt wurde und die früheren zahlreichen Kurven vermeidet, entstand nun ein totes Gelände, das sich geradezu zur Begradigung der Bahn anbot. Zweifellos wäre es möglich gewesen, gleichzeitig mit der neuen Umgehungsstraße auch einen Damm für die Bahn zu bauen. Das tat man aber nicht, sondern man elektrifizierte in langwieriger Arbeit den ganzen Streckenabschnitt. Erst dann kam bei der Bahn jemand auf den Gedanken, daß die bisherige Streckenführung der Forderung nach höherer Fahrgeschwindigkeit völlig entgegensteht. Und nun baut man auch die Bahn im gleichen sanften Bogen wie die Umgehungsstraße, und die ganze eben fertige Elektrifizierung muß neu verlegt werden! Ist es wirklich zu viel verlangt, wenn man erwartet, daß solche Dinge überlegt werden, ehe man auf Steuerzahlers Kosten anfängt zu bauen?
Wilhelm Wasum, Bacharach am Rhein

Scheibenwascher-Flüssigkeit

Angeregt durch den in Heft 23 veröffentlichten Brief von Herrn Dipl.-Ing. Winkler kann ich Ihnen mitteilen, daß ich mit Ihrer Empfehlung, dem Wasser der Scheibenwaschanlage P3 Trital beizugeben, ausgezeichnete Erfahrungen gemacht habe. Bei verschiedenen Fahrzeugen war die Wirkung sehr gut, und Lackschäden traten in keinem Fall auf, auch nicht an Wagen mit Nitrolackierung. Allerdings habe ich mich auch an die von Ihnen empfohlene Menge von 3 Gramm pro Liter gehalten. Bei dieser Gelegenheit noch eine Empfehlung: wenn man bei der Wagenwäsche eine Messerspitze P3 Trital auf einen Kunststoffschwamm streut und damit Windschutzscheibe und Wischerblätter reinigt, ist die Wirkung überraschend!
Alfred Schiefelbein, Aschaffenburg

Geschichte der Neuzeit

1950

Im Jahre 1950 brachte NSU den NSU-Autoroller heraus. Dieser Autoroller war nicht das erste Fahrzeug seiner Gattung auf dem deutschen Markt, doch stellte sich recht bald heraus, daß er mit weitem Abstand das meistgekaufte war. So ist es bis heute geblieben. Der NSU-Autoroller, die Prima, war zu jeder Zeit Deutschlands meistgekaufter Motorroller. Und seitdem die Prima exportiert wird - seit zwei Jahren etwa - ist man auch im Ausland ganz versessen auf dieses erfreuliche Fahrzeug.



1952

Im Jahre 1952 präsentierte NSU das Motorrad namens Max. Sicher war es nicht die erste 250 ccm-Maschine der Weltproduktion. Aber nach ganz kurzer Zeit war die Max die meistgekaufte deutsche 250 ccm-Maschine und die erfolgreichste dazu. Aus der Max entwickelten die NSU-Konstrukteure unversehens und unverdrossen die Sportmax, deren Motor - mit denselben Konstruktionsmerkmalen - 28 PS leistete, die ausreichten, um im Jahre 1955 unter H. P. Müller die Weltmeisterschaft in der 250 ccm-Klasse zu erringen.



1954

Die NSU Werke waren im Jahre 1954 wirklich nicht die Ersten auf dem Gebiet des Mopedmarktes, als sie die Quickly herausbrachten. Nach kurzem Anlauf jedoch lag die Quickly weit in Führung, und nach einem Jahr waren es bereits 94 500 Quicklys. Bis Ende des Jahres 1957 hatte NSU insgesamt 678 500 Quicklys gebaut und in 115 Länder verkauft. Die Quickly ist in Deutschland und in der Welt so populär, daß man im Volksmund auch andere Mopeds häufig als Quicklys bezeichnet.

1956

Im Jahre 1956 meinte man bei NSU, daß es gut sei, den absoluten Motorrad-Weltrekord zurückzuholen, den der Neuseeländer Wright auf einer 1000 ccm-Vincent H.R.D. entführt hatte. Die NSU-Expedition flog nach Utah und verrichtete in der Salzwüste ganze Arbeit: Der absolute Motorradweltrekord mit 339 km/h - von Wilhelm Herz gefahren - ging zurück an NSU. Und mit dem Fliegenden Liegestuhl besorgte H. P. Müller den Rest, mit dem Ergebnis, daß jetzt alle Höchstleistungsrekorde in allen Solo-Motorradklassen im Besitz von NSU sind. Im ganzen sind es über 50 NSU-Weltrekorde.



1958

Und nun - zu Beginn des Jahres 1958 - stehen wir vor einem neuen Schritt von NSU: In wenigen Wochen beginnt die Serienproduktion des NSU-PRINZ, eines voll ausgereiften, klug konstruierten Wagens, der eine neue Marke setzt für überragende Motorleistung und beispielhafte Straßenlage. Die Erfahrungen der besten Konstrukteure stecken im NSU-PRINZ. Und er wird gebaut von schwäbischen Facharbeitern, deren sorgfältige Arbeit noch niemand angezweifelt hat.



Das ist die Geschichte der Neuzeit, von der Warte der NSU Werke in Neckarsulm gesehen. Diese Geschichte - eine schöne Geschichte - beweist, daß NSU zwar niemals in avantgardistischem Überschwang als Erster auf dem Markt erschien, aber immer ganze Arbeit leistete, wenn es schließlich so weit war.

1953/54/55

Da gibt es keinen Zweifel: Nirgends kommt es so sehr auf beste Motoren und auf beste Straßenlage an wie bei einem Rennen. NSU errang in den Jahren 1953, 1954 und 1955 als erfolgreichstes Werk der ganzen Welt 5 Weltmeisterschaften und mehrfach den Titel eines deutschen Meisters. Was wir damit sagen wollen: Die NSU-Konstrukteure wissen wie nur wenige andere, wie man hervorragende Motoren baut und wie man eine optimale Straßenlage schafft. Und was den Bau von luftgekühlten Motoren angeht, so kann man sagen, daß es nicht viele Firmen gibt, die eine solche Erfahrung auf diesem Gebiet haben wie NSU. Insgesamt sind es 1 924 766 Motoren, die NSU gebaut hat.





NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

18. JANUAR 1958 2
35. JAHRGANG



Unser Titelbild
schoß Julius Weitmann bei glitzerndem Glatteis auf einer Autobahnausfahrt.

Zwei Seiten

haben die meisten Dinge, auch der Schnee. Manche freuen sich, wenn er nicht kommt und manche, wenn er kommt. Wenn er abends über eine einsame Landstraße weht und man darin steckenbleibt, mag man wenig Verständnis für die Freuden des Wintersports haben. Die andere Seite aber sollte man trotzdem nicht vergessen. Auch, wenn man es nicht so gut hat wie die Dame auf diesem Bild. Vielleicht hat sie dafür auf den Sommerurlaub an der See verzichtet!

Foto: Botzenhardt

1,5 m/sec²

Wissen Sie, was das ist, 1,5 m/sec²? Ein Wert für Bremsverzögerung. Aber ein lächerlicher, werden Sie sagen. Keineswegs ein lächerlicher, sondern ein vorgeschriebener. Für Handbremsen!

Vor einiger Zeit wurde mein Auto amtlich überprüft, vom Technischen Überwachungsverein. Ich brachte es vorher zur Werkstatt, um sicher zu sein, daß auch alles in Ordnung war. Freilich fahre ich ohnehin nicht gern mit verkehrsunsicheren Fahrzeugen. Ich ließ insbesondere die Handbremse nachstellen, die mir regelmäßig Kummer bereitet. Der Herr Sachverständige nun bestieg mein Auto, fuhr an und bediente die Handbremse, wobei sofort ein glückliches Lächeln sein Gesicht verklärte. „Diese Bremse ist keine Bremse", sagte er. Er holte einen magischen Apparat aus der Tasche, heftete ihn mit Gummisaugern an das Armaturenbrett, hieß mich den wackelnden Zeiger beobachten, gab Gas und zog zugleich die Handbremse. Er tat dies alles, obwohl in der Dienstanweisung des zuständigen § 41 StVZO steht: „Die Beamten haben die Führung der Fahrzeuge zur Bremsprüfung nicht selbst zu übernehmen." Mit meinem angeborenen Respekt vor der Obrigkeit kreidete ich ihm das freilich nicht weiter an. Alsdann sagte er, das Gerät habe eine Höchstverzögerung von knapp 1,5 m/sec² angezeigt. 1,5 m/sec² sind aber schon die vorgeschriebene mittlere Mindestverzögerung.

Also war ich mit meiner Handbremse durchgefallen. Obwohl sie ihre Funktion als „Feststellbremse" – das ist dafür der amtliche Ausdruck – an jedem Gefälle vorwärts und rückwärts einwandfrei erfüllt. Und ich mußte dem Sachverständigen sogar recht geben, als er sich darauf berief, daß die Handbremse nicht nur Feststellbremse, sondern auch Betriebsbremse sein muß, da die hydraulische Fußbremse ausfallen kann. Es bedurfte der Schauermärchen nicht, die er mir von Erlebnissen mit plötzlich wirkungslos werdenden hydraulischen Bremsen erzählte. Ich weiß selbst, daß unser Leben im Zeitalter der hydraulischen Einkreisbremsen von der Dichtigkeit eines einzigen Drucksystems mit Schläuchen und Manschetten abhängt, und daß es darum mehr als berechtigt ist, wenn gesetzlich „zwei voneinander unabhängige Bremsanlagen" verlangt werden.

Was uns aber in Wirklichkeit präsentiert wird, sind keine zwei voneinander unabhängige Bremsanlagen, sondern eine funktionsfähige Bremse und eine recht dürftige Apparatur zum Feststellen des Wagens. Ob ich jetzt noch einmal an meiner Handbremse herummanipulieren lasse, so daß die 1,5 m/sec² mittlere Verzögerung mit Ach und Krach dabei herauskommen, ist völlig uninteressant, weil die 1,5 m/sec² völlig uninteressant sind. Sie sind es ebenso wie die 2,5 m/sec², die gesetzlich von der sogenannten „Betriebsbremse" verlangt werden, und solange einerseits derartig unzureichende Mindestwerte vorgeschrieben und andererseits die zweite unabhängige Bremse eine derartige Farce ist wie bisher, solange ist das Feilschen um Zehntel m/sec² reine Schikane.

Die Handbremsen bisheriger Art erreichen sehr häufig schon bei Neufahrzeugen nicht die gesetzlich vorgeschriebene Mindestverzögerung. Sie können es auch nicht, weil sie ihrer Konstruktion nach nicht dazu geeignet sind. Sie sind ein angenehmes Zubehör zum Feststellen des Fahrzeuges, weiter nichts, ob sie nun 1,4 oder 1,8 m/sec² erreichen. Und die Lösung ist schon längst da: der Tandembremszylinder für die hydraulische Zweikreisbremse. Er wird aber nicht eingebaut, denn das Gesetz verlangt nicht danach. Glocken und D-Schilder erscheinen dem Gesetzgeber wichtiger!

R. S.

Ganz kurz

Größter Automobilexporteur der Welt

ist die Bundesrepublik mit etwa 585 000 exportierten Fahrzeugen im Jahr 1957. England liegt mit etwa 530 000 an zweiter Stelle.

Zweitgrößter Lieferant

deutscher Personenwagen nach USA ist Borgward hinter dem Volkswagenwerk.

Lloyd-Hartnett

heißt der Lloyd Alexander in Australien. Das jetzt in Betrieb genommene neue Montagewerk in Brisbane wurde in Zusammenarbeit mit dem australischen Industriellen Laurence John Hartnett errichtet.

43650 Goggomobile

stellte die Hans Glas GmbH 1957 her. 1956 waren es 33 385. Die Tagesproduktion wurde von 160 auf 200 Fahrzeuge erhöht. 20% der Produktion wurden exportiert. Das in Frankfurt gezeigte neue Modell T 600 mit Viertaktmotor soll im Frühjahr in noch im Bau befindlichen neuen Hallen in Serienproduktion gehen.

Auf 60 Mill. DM

stieg 1957 der Umsatz der Firma Porsche gegen etwa 53 Mill. DM im Vorjahr. Die Belegschaft erhöhte sich von 747 auf 845. Davon sind 328 Angestellte und 517 Arbeiter. Die hohe Zahl der Angestellten erklärt sich aus dem Ingenieurstab des Konstruktionsbüros, das auch Auftragsarbeiten für andere Firmen ausführt.

2 Millionen Volkswagen

Der zweimillionste Volkswagen lief am 28. Dezember 1957 vom Band. Der Pressechef des Volkswagenwerkes, Frank Novotny, schreibt hierzu: „Da große Zahlen für die Wolfsburger nichts Außergewöhnliches sind, erfolgte der Ablauf des zweimillionsten Wagens ohne jede Feierlichkeit."

Jubiläumszahlen

Otto Baier, Seniorchef der Firma Webasto-Werk GmbH, Stockdorf bei München, am 26. Dezember 1957 80. Geburtstag.

Prof. Dr.-Ing. E.h. Dr. phil. h.c. Ernst Heinkel, Stuttgart-Zuffenhausen, am 24. Januar 70. Geburtstag.

NSU gegen Fiat

In dem schon durch zahlreiche Instanzen gegangenen Rechtsstreit um das Markenzeichen NSU bestätigte jetzt das OLG Stuttgart die bisherigen Urteile des Landgerichtes Heilbronn, das den zu Fiat gehörenden Heilbronner Unternehmen die Verwendung des Markenzeichens NSU untersagt hatte. Gegen das neue Urteil ist das Rechtsmittel der Revision zulässig.

Das Auto von morgen

In einem Wettbewerb der Kölner Ford-Werke für die Studierenden der deutschen Technischen Hochschulen und Karosseriebauschulen wurde der erste Preis durch das von den Karlsruher Professoren Raab und Kollmann geleitete akademische Preisgericht einem Arbeitsteam der Berliner Technischen Hochschule zuerkannt. Der Entwurf dieses Teams zeigte ein mit zahlreichen neuartigen Lösungen ausgestattetes, äußerlich schlicht gehaltenes Fahrzeug mit hydropneumatischer Federung und hydrostatischem Antrieb durch Ölpumpe und Ölmotor in der Hinterachse. Auch die übrigen Entwürfe brachten teilweise interessante Details. Die Zeichnungsunterlagen sind bis zum Frühjahr in Köln ausgestellt.

Zugestimmt

haben die Gläubiger der Firma Henschel & Sohn dem vorgeschlagenen Vergleich, nach dem alle Kleingläubiger bis 5000 DM sofort befriedigt werden sollen. Einschließlich eines Auftrages zur Herstellung von Panzern in Höhe von 170 Mill. DM liegt inzwischen wieder ein Auftragsbestand von über 300 Mill. DM vor. Die Bundesbahn hat Aufträge für Diesellokomotiven erteilt.

Der Fend Tiger

soll mit einem 500 ccm Zweizylinder-Zweitaktmotor von Fichtel & Sachs ausgerüstet und in nächster Zeit serienmäßig hergestellt werden.

Fernentstört

werden nach einer Vereinbarung der im VDA zusammengeschlossenen deutschen Automobilfabriken alle ab 1. 7. 1958 vom Band laufenden Fahrzeuge. Mit Fernentstörung ausgerüstete Fahrzeuge können sowohl Rundfunk- als auch Fernsehempfänger nicht mehr stören.

Dividenden

Continental Gummi-Werke AG, Hannover, 12%.

Erfolglos

blieb der Strafantrag von Bundesverkehrsminister Seebohm gegen den Karikaturisten Heinrich Meyer-Brockmann und den früheren verantwortlichen Redakteur der satirischen Zeitschrift „Simplizissimus", Dr. Kurt Faßmann. Beide wurden von der Anklage der Beleidigung freigesprochen. Sie hatten 1955 eine Karikatur veröffentlicht, auf der Dr. Seebohm an einer geöffneten Bahnschranke dem in Bahnwärteruniform gekleideten Tod einen Orden anheftete. Der Text dazu hieß: „Mit dem heutigen Tage haben Sie den 100. Fernlastfahrer auf dem Gewissen. Im Namen der Bundesbahn verleihe ich Ihnen den Orden von der offenen Schranke erster Klasse." Das Gericht führte aus, auch der Durchschnittsleser könne sehen, daß die Zeichnung eine karikaturistische Übertreibung sei. Übrig bleibe eine erlaubte und berechtigte Kritik am „Einschwenken des Verkehrsministers auf die Linie der Bundesbahn in der Frage Schiene oder Straße".

Billiger geworden

ist der Lufttransport von Automobilen über den Englischen Kanal. Die Silver City Airways gaben für das neue Jahr Preissenkungen in Höhe von 25 bis 48% bekannt. Für ganz kleine Fahrzeuge ist der Transport mit dem Flugzeug jetzt billiger als mit dem Schiff. Die bisherigen Mehrpreise für Wochenenden und Ferientage wurden ebenfalls stark reduziert, die Anzahl der Tage mit erhöhten Preisen wurde von 45 auf 17 herabgesetzt. Ostern und Pfingsten sollen keine höheren Preise berechnet werden. Für Kleinwagen gelten von Oktober bis Mai besonders günstige Preise, die teilweise sogar unter den Preisen für Schiffstransport liegen.

Aus dem Ertrag

der 38. Internationalen Automobilausstellung 1957 hat der Verband der Automobilindustrie 65 000 DM an den Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft als Spende zur Förderung der Forschung und 25 000 DM an das Deutsche Museum in München überwiesen.

Weiter in Tätigkeit

bleiben die Grenzbüros des ADAC an den Grenzen nach Österreich und der Schweiz auch nach der Aufhebung des Triptyk-Zwangs. Sie sollen zur Beratung der Touristen und als Straßenwacht-Stützpunkte dienen.

Alte Hüte - neu drapiert

Als ich dieser Tage beim Tanken zufällig einen Blick auf meinen fabrikneuen Reservereifen warf, den ich nunmehr 26 000 km weit durch das westliche Europa spazierengefahren habe, ohne ihn je zu benutzen, kam mir wieder in den Sinn, wie schwer manche Zöpfe fallen. Denn bei Licht betrachtet ist das Reserverad doch nichts anderes als ein Zopf – Rudiment aus der Zeit der Andrehkurbeln und Zischhähne, das zumindest seit der Einführung der schlauchlosen Reifen seine Daseinsberechtigung verloren hat. Dabei fahre ich auf Schläuchen, wie sich das für sehr schnelle Fahrzeuge gehört. Unverständlich, daß die Auto-Industrie, die ja fürs gleiche Geld auch lieber nur vier Felgen und Reifen statt fünfen liefert, sich da noch nichts ausgedacht hat, was weniger Geld, Gewicht und Raum kostet als das ordinäre Reserverad. Daß von seiten der Reifenindustrie nicht gerade verzweifelte Anstrengungen gemacht werden, um diesen Zopf zu kappen, versteht sich, denn ihr wiederum sind 5 Reifen pro Wagen lieber als 4. Und doch, siehe da, aus USA erreicht uns die Nachricht, daß die Firma Firestone erfolgreich verlaufene Versuche mit einem ganz dünnen Scheibenrad durchgeführt hat, das dem Reserverad den Garaus machen soll. Die leichte Metallscheibe besitzt auf ihrem Umfang eine 5 cm dicke Gummiauflage und wird einfach auf die Radbolzen des Rades mit dem „Platten" aufgesetzt, ohne daß dieses abgenommen würde. So kann man, wie Firestone versichert, noch 150 km weit im 75 km/st-Tempo fahren – aber bis dahin hat man längst eine Werkstatt gefunden. Die Scheibe hat den Durchmesser des jeweils verwendeten Rades, aber eine Auflagefläche von nur knapp 3 cm, so daß sie überall im Wagen mühelos unterzubringen ist.

Hoffen wir, daß sie das Reserverad endlich zum Verschwinden bringt.

*

Letzthin hatte ich Gelegenheit, auf Glatteis Erfahrungen bestätigt zu finden, die vielerorten schon wieder vergessen sind. Wir hatten uns, mehrere Freunde, in einem über 1000 m hoch gelegenen Ort getroffen, um auf anständige Weise eine Reihe von Feiertagen zu überstehen, die nur von wenigen mageren Werktagen durchsetzt waren. Ich war mit dem BMW 507 erschienen, der weißen Sex-Bombe, wie er wegen seiner vorn ausladenden Formen bald genannt wurde. Mit Super-Rekord-Rennsportreifen für sehr hohes Tempo bestückt, schien er zum Fahren auf Glatteis-Straßen nicht gerade prädestiniert. Aber bekanntlich besitzen die BMW-Modelle eine hintere, sehr korrekt geführte Starrachse, und mit der kann man selbst unter diesen Verhältnissen auf Glatteis sicherer fahren als mit Vollschwingachsern und Winterreifen. Als wir dann bei gemeinsamen Ausflügen die törichten Zweisitzer vor dem Hotel stehenließen und alle in einen braven und sehr geräumigen Familienwagen mit dem Namen des gleichen Ranges, wie ihn sein Besitzer als hochdekorierter Kriegsheld besaß, umgestiegen waren, ergab sich exakt die gleiche Erfahrung. Unser Freund, mehr in den Lüften als auf der tristen Erde heimisch und unserer spitzen Bemerkungen bald überdrüssig, die seine Fahrkunst betrafen und auch durch seinen Hinweis auf die abgefahrenen Reifen nicht beschwichtigt wurden, übergab brummend uns Automenschen den Knüppel. Lassen wir das andere, sprechen wir nicht von der absurden Pedalanordnung: auf Glatteis-Straßen fährt sich die Familienkutsche mit ihrer – nicht sehr korrekt geführten – Starrachse und trotz den glatten Reifen sicherer als die meisten Schwingachser.

Schließlich sind die Italiener und die Franzosen und die Briten, die mit Ausnahme ihrer Kleinwagen fast durchweg Wagen mit hinterer Starrachse bauen, ja auch keine Dummköpfe.

*

Allenthalben in den Gazetten kann man vorläufige Zahlen über die segensreiche Auswirkung der Geschwindigkeitsbegrenzung lesen. Wenn ihr wirklich ein dauerhafter Erfolg in der Senkung der Unfallziffer beschieden sein sollte, was durchaus noch nicht erwiesen ist, so gehören wir selbstverständlich zu denen, die das wärmstens begrüßen. Doch wollen wir in der Zwischenzeit, bis man darüber wirklich Exaktes aussagen kann, auch andern Zahlen Raum geben, zum Beispiel denen aus dem schönen Freiburg im Breisgau, wo die Polizeistatistik eine bemerkenswerte Entwicklung aufzeigt. Dort stieg die Zahl der Verkehrsunfälle im Jahr 1957 auf 2447 gegenüber 1715 im Vorjahr und die Zahl der Verletzten auf 1361 gegenüber 1042 im Jahre 1956. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten blieb mit 22 konstant, nicht aber die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge. Vielmehr ging diese von 21 252 (1956) auf 19 790 (1957) zurück. Zu einem sicheren Kommentar bauchte man Vergleichsziffern, die mir nicht vorliegen; so weiß ich nicht, ob der Rückgang der Kraftfahrzeuge sich vornehmlich auf Motorräder bezieht und wie sie prozentual an der Unfallhäufigkeit beteiligt waren und jetzt sind. Ebensowenig läßt sich beurteilen, wieviel Freiburger bzw. ortsfremde Fahrzeuge in den Vergleichsjahren in Unfälle verwickelt waren. Aber sei dem, wie ihm sei: grundsätzlich läßt sich sagen, daß die Unfallhäufigkeit zur Verkehrsdichte in einer Abhängigkeit steht, die merkwürdigerweise nicht linear ist. Wenn nur ganz wenige Fahrzeuge zirkulieren, gibt es nur ganz wenige Unfälle; sie nehmen linear zur Verkehrsdichte zu bis zu einem Punkt, wo eine solche (in Frankreich und England längst erreichte) Dichte des Fahrzeugverkehrs vorhanden ist, daß man gar nicht anders kann, als vor jeder Kreuzung praktisch anzuhalten. Und von da ab bleibt die Kurve konstant bzw. fällt, wenn man die Unfälle zur Fahrzeugzunahme in Beziehung setzt. Dies ist an sich ein alter Hut, aber darum nicht unbedingt bekannt bei unsern Regierern. Und noch eins ist so alt und so unbekannt, daß man es ruhig wieder ausgraben kann: Unfälle werden zum überwiegenden Teil verursacht von Unfähigen, Unaufmerksamen und Unkonzentrierten (zu 80% bei Geschwindigkeiten von unter 60 km/st!) – denen gelingt es dann auch, ich weiß nicht wie, mit 40 irgendwo gegenzutapern. Und Verkehrsunfälle werden weiterhin zu einem erheblichen Anteil verursacht von Böswilligen, wenn ich diesen nicht ganz deckenden Ausdruck einmal benutzen darf. Dazu zähle ich die Betrunkenen, die Hartnäckig-Dickköpfigen, Auf-ihr-Recht-Pochenden, in einem höheren Sinne Asozialen. Ich mache mir da so meine Gedanken, wenn ich mit ein bißchen mehr als den erlaubten 50 km/st mit einem 300 SL durch die Stadt fahre und mit 20 oder 30 km/st Überschußgeschwindigkeit von so einem Amateur-Sputnik überholt werde, der mit unvermindertem Tempo über die nächste Kreuzung jagt, daß man die Augen schließen möchte.

Einmal – ich kam auch noch von rechts mit vielleicht 25 an eine unübersichtliche, ganz stille Kreuzung – pfiff mir von links wie Sputniks

Sohn ein Motorradfahrer mit 50, vielleicht auch 60 vor den Rädern vorbei, und nur das nahezu 1 g der Porsche-Bremsen verhinderte den Knall. Ich fuhr ihm nach, stellte ihn 500 m weiter, er war vor seinem Haus und stieg gerade ab. Als ich dem jungen Burschen Vorhaltungen machte, kam sein Vater aus dem Haus, nahm, ohne zu wissen, worum es ging, die Partei des 18jährigen und verkündete: Mein Sohn fährt täglich 4mal über diese Kreuzung, der wird sie wohl besser kennen als Sie! Vermutlich ist der junge Mann, es ist ja schon ein Jahr her, längst bei seinen Vätern versammelt und figuriert zu seinem bescheidenen Teil in der Unfallstatistik – aber solche Kameraden sind das. Und vielleicht ist er wirklich nicht schneller als 50 gefahren, der sonny boy. Die Geschwindigkeitsbegrenzung hätte ihm auch nicht geholfen, ebensowenig wie – um auf sie zurückzukommen – jenen Freunden des süffigen Markgräflers, die trotz den einschlägigen drakonischen Strafen in Westdeutschland die Trunkenheitsdelikte in Freiburg um 50% gegenüber 1956 haben zunehmen lassen. Denn das stand auch in der Polizeistatistik.

*

Aber lassen Sie mich lieber von etwas Erfreulicherem reden, dem Sport nämlich, der uns jung und die Beziehungen der Menschen untereinander erfreulich erhält. Unser Autosport hat in den letzten Jahren eine Krise zu überstehen, aus der er nur dann herausfinden wird, wenn ihm neue Gedanken neue Impulse geben. Seine Krise, die eine Publikums-, also eine Beliebtheitskrise ist, kommt nicht von ungefähr, und ihre Gründe liegen einmal in seiner Struktur, zum andern in seiner Kommentierung. Wenn die großen Rennen von Fabrikaten wie Ferrari und Vanwall, Maserati und BRM bestritten werden, hinter denen keinerlei normale Wagenproduktion steht, so finden sie – zumindest für unser deutsches Publikum – im luftleeren Raum statt. Denn der deutsche Zuschauer will einen klaren, konkreten Bezug, er will seinen Mercedes siegen sehen, wenn schon keine Opel und Ford und VW auf der Strecke sind.

Der andere Grund für die Krise des Motorsports liegt in der Tatsache, daß sich die Boulevard- und Illustrierten-Presse des Themas bemächtigt hat und jedes Opfer dieses Sports mit moraltriefender Bigotterie millionenfach der Öffentlichkeit in Wort und Bild vorhält, natürlich nicht um der Sache willen, sondern weil jeder Tod ein Drama ist und Dramen von der Masse verlangt werden. Ich weiß nicht, wieviel Opfer der europäische Motorsport im vergangenen Jahr gefordert hat, vermutlich sind es 20 Menschen gewesen. AP meldete kürzlich, daß 1957 in den Alpen 385 Bergsteiger bei der Ausübung ihres Sports den Tod fanden – aber davon lesen Sie nur jeweils in 3 oder 5 Zeilen. Denn es geht der Massenpresse natürlich überhaupt nicht um die paar tödlich gestürzten Rennfahrer, sie sind ihr genauso gleichgültig wie 20 000 verhungerte Chinesen – doch es gibt so packende Bilder von Stürzen bei Rennen, und zwischendurch muß man den Topf am Kochen halten. Das Volk der Dichter und Denker aber, dessen Gros seine Ideale auf Sissys Weg zur Kaiserin und beim Förster im Silberwald sucht und seine Bildung und Weltanschauung im BILD und den Illustrierten findet, das glaubt zum Schluß dann eben dran. Wir haben ja schon an andere Sachen geglaubt, die noch viel unwahrscheinlicher waren.

*

Neue Wege weisen die Amerikaner, bei denen der Motorsport in voller Blüte steht. Da hat man jetzt auf der Rundstrecke von Lime Rock in Connecticut ein Le Mans-artiges 10 Stunden-Rennen für viersitzige Limousinen bis 1600 ccm durchgeführt, das ganz großen Anklang gefunden hat, obwohl überhaupt nur europäische Wagen teilnehmen konnten. Es gab Klassen bis 750, 1200 und 1600 ccm, und die amerikanischen Importeure der europäischen Wagen nahmen die Geschichte sehr ernst und schickten regelrechte Mannschaften, für die als Fahrer meist Mitglieder des Sports Cars Club of America gewonnen wurden. So gingen je 5 Saab, DKW und Volvo, 4 Morris, je 3 Renault-Dauphine und Dyna-Panhard, je 2 Austin A 35, VW und Nash-Metropolitan und je 1 Simca, Fiat 600 und Renault 4 CV an den Start – insgesamt 34 Wagen. Die einzigen erlaubten Abänderungen vom Serienmäßigen beliefen sich auf Weglassen des Auspufftopfes und der Radkappen sowie Austauschen schlauchloser Reifen in solche mit Schläuchen. Vor einer riesigen Zuschauermenge gab es einen geradezu überwältigenden schwedischen Sieg, indem nämlich alle 5 gemeldeten Volvo die ersten 5 Plätze vor 4 ebenfalls schwedischen Saab einnahmen. Erst der 10. im Gesamtklassement war ein Nicht-Schwede, ein Morris, und erst der 16. von insgesamt 27 ans Ziel gekommenen ein deutscher Wagen – ein VW. Bis auf die DKW und die Nash-Metropolitan kamen alle Gestarteten ans Ziel, und von den 7 Ausgefallenen schied keiner mit Motorschaden aus, dafür brachen Räder ab, die Menge! Der amerikanische Originalbericht über das Rennen in Lime Rock schließt: „Die Berichte, die von den in Lime Rock anwesenden Vertretern an die Fabriken der beteiligten Wagen gesandt wurden, dürften als Ergebnis verschiedene grundsätzliche und Detailverbesserungen dort veranlassen, wo schwache Stellen ganz offenkundig waren. Und bessere Wagen sind schließlich das, was letztlich bei Rennen herausspringt."

Diese schwedischen Autos, so unauffällig sie aussehen, haben es in sich. Wir werden uns sehr bald eingehend damit befassen.

H. U. Wieselmann

Wir fuhren:

DKW F 93 mit Expreß-Zweivergaser-Anlage

Das Schnellermachen eines Zweitakters ist eine recht heikle Angelegenheit, so verständlich andrerseits der Wunsch vieler DKW-Besitzer ist, ihren durch Frontantrieb und gute Straßenlage für sportliche Zwecke prädestinierten Wagen nachträglich zu trimmen. Mit dem Polieren der Ansaugwege allein ist nicht viel erreicht, und das Nacharbeiten und Abstimmen der Spülschlitze sollte nur durch eine zweitaktverständige und interessierte Werkstatt geschehen. Andere Maßnahmen, wie etwa Höherverdichten des Motors oder Verringerung des Kurbelkastenvolumens, Eingriffe in die Luftfilter- oder Auspuffanlage, sind so kritisch wie die Änderung der Steuerzeiten durch nachträgliche Erweiterung der Steuerschlitze, denn hier ist schneller etwas verdorben als gutgemacht. Jedenfalls sollte sich nur der Fachmann mit solchen Dingen beschäftigen, und auch er muß sich langsam und in steter Angst vor Rückschlägen an die Mehrleistung herantasten. Der Zweitakter ist ja ein Wust von Schwingungsproblemen, was seine Ladung und Spülung und damit seine Leistung, seine Elastizität und nicht zuletzt seinen Verbrauch angeht. Die ihm innewohnende Unempfindlichkeit gegen hohe Drehzahlen und die Bewertung der Fahrzeuge nach Hubraumklassen bei Sportveranstaltungen reizen aber immer wieder dazu, sich des Zweitakters anzunehmen.

So sehr im allgemeinen davon abzuraten ist, daß sich der Motorenthusiast ohne gründliche technische Vorbildung damit abgibt, so wünschenswert und kommerziell aussichtsreich muß es für den Hersteller leistungssteigernder Geräte sein, nun auch speziell für den DKW etwas zu entwickeln, das leicht einzubauen und vor allem billig ist, zugleich aber garantiert mehr Leistung bringt – eine reelle Sache also. Die Autotechnik KG in Hannover ging von der Voraussetzung aus, daß nachträgliche Arbeiten am Motor recht umständlich sind, bedeuten sie doch Überführung des Fahrzeugs, Demontage des Motors, viele Kosten und Zeitverlust. Man hat das Problem deshalb von der Ansaugseite her in Angriff genommen und es in mühevoller Kleinarbeit kraft reicher Erfahrungen auf dem Gebiet der Zweivergaseranlagen einer ansprechenden und wirtschaftlich vertretbaren Lösung zugeführt. Schon vom Preis der Anlage aus gesehen war es geboten, den seitherigen Vergaser nebst Luftfilter weiter zu verwenden. Im Gegensatz zu den anderen Zweivergaseranlagen der Autotechnik KG arbeiten beim 3 = 6 die beiden Vergaser aber in Registeranordnung, d. h. der zweite Vergaser wird mechanisch zugeschaltet, und zwar sehr sinnvoll mit dem Überschreiten des Gaspedal-Druckpunkts.

Von einer automatischen Zuschaltung der



„zweiten Stufe" wurde Abstand genommen, weil die Unterdruckverhältnisse im Zweitakter doch ziemlich ungeregelt sind, der entsprechende Umbau des Originalvergasers kompliziert bzw. eine gänzlich andere Vergasertype notwendig geworden wäre. Das ohnehin fällige neue Ansaugrohr wurde nach vielen Beobachtungen in der Praxis so gestaltet, daß ein Großteil des Erreichten auf sein Konto zu buchen ist. Wie unser Bild erkennen läßt, ist um das Ansaugrohr nämlich ein Mantel herumgelegt, der nach unten durch eine Kunststoffplatte abgeschlossen ist. Diese „Thermokammer" entzieht das eigentliche Ansaugrohr dem kühlenden Fahrtwind und sorgt für konstantere Gemischtemperatur. Wohl jeder DKW-Fahrer weiß, daß der Motor nicht warm genug gefahren werden kann, schon um Verbrennungsablagerungen zu verhüten. Das sehr tief sitzende Ansaugrohr wird insbesondere im Winter sehr stark abgekühlt, und das Gemisch muß ferner ja auch noch das „tiefgekühlte" Kurbelgehäuse passieren. Eine Abdeckung des Motors nach unten ist deshalb so sehr zu empfehlen wie die „Thermokammer" des neuen Ansaugrohres.

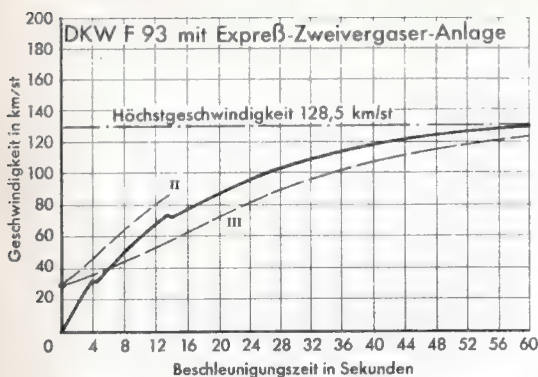
Wie gesagt, wird der bisherige Solex 40 JCB-Vergaser weiter verwendet, und mit ihm der Luftfilter (Mann & Hummel A 515–37 S bzw. Knecht GD 793/8). Zu ihm gesellt sich nochmals dasselbe Aggregat. Dabei fungiert der hintere Vergaser als erste Stufe, der vordere (kühlere) Vergaser als zweite Stufe. Das Gasgestänge ist so eingestellt, daß ab Gaspedaldruckpunkt die zweite Stufe eingeschaltet wird. Die Einstellwerte beider Vergaser sind genau dieselben, obwohl sich durch unterschiedliche Einstellung sicher noch etwas mehr Leistung hätte holen lassen. Die angestrebte einfache und narrensichere Montage legte aber den ersteren Weg nahe. Es wurden als günstigste Einstelldaten ermittelt: Lufttrichter 26,5 mm, Hauptdüse 0120, Luftkorrekturdüse 260, Leerlaufdüse 50, Leerlaufluftdüse 1,5, Starterkraftstoffdüse 160, Starterluftdüse 3,5 ⌀ in der Starterscheibe, Mischrohr 46, Mischrohrträger Montage 21, Reserve 6,0, Schwimmernadelventil 1,5 mm mit 1,0 mm-Dichtung. Leerlauf- und Startereinrichtung sind beim zweiten Vergaser natürlich blind, da hierbei nur der Hauptvergaser in Tätigkeit ist. Beide Vergaser-Schwimmergehäuse sind durch ein Ausgleichsrohr verbunden. Für die Typen F 93/94 der Baujahre 1957/58 sieht die Einstellung etwas anders aus, ist aber hier uninteressant, nachdem der 38 PS-3 = 6 getestet wurde. Als günstigste Kerzen erwiesen sich die Beru 225/18, Beru 225/3 S und Bosch M 225 P 11 S, Frühzündung 5 mm bei ausgeschwungenen Fliehgewichten, als Kraftstoff Normalbenzin (Klingeln bei sauberem Motor bzw. geeignetem Öl nicht zu beobachten), ferner die übliche Mischung 1 : 40. Die Anlage – Ansaugrohr, 1 Vergaser, 1 Luftfilter, Gestängeteile, Einstellteile für den Originalvergaser – kostet DM 315.15 und mit zwei neuen Luftfiltern DM 341.15.

Der Dezember ist keine besonders günstige Zeit für Testversuche an „frisierten" Fahrzeugen, und leider stand das 3 = 6-Vorhaben unter argem Zeitdruck. So war es insbesondere nicht möglich, die Testrundstrecke abzufahren; sie wäre aber durch den herrschenden Schneefall im Voralpenland, durch Glatteis und Schnee ohnehin keine „Vergleichsstrecke" im Sinne bisheriger Teste gewesen. Das zeitmäßig Mögliche wurde jedoch getan; insbesondere durfte der Prüfstandsversuch nicht fehlen, und die Beschleunigungsmessungen waren ja selbstverständlich. Die Maschine ist durch die Anlage natürlich nicht leiser geworden und meldet sich beim Ausfahren der Gänge – es handelte sich um die Dreigangausführung – sehr vernehmlich, vollends bei eingeschalteter Heizung. Nun, wer Wert auf mehr PS legt, wird das in Kauf nehmen, und in der normal verwendeten ersten Vergaserstufe ist der Motor auch nicht lauter als im Originalzustand. Ich bin im allgemeinen kein Freund mechanischer Registervergaser, weil sie ein erhebliches Gefühl für die richtige Gasdosis voraussetzen. Wird der zweite Vergaser zu früh zugeschaltet, so kann es passieren, daß der Wagen träger beschleunigt als in der ersten Stufe allein. Der Hersteller der Anlage empfiehlt das Zuschalten der zweiten Stufe im obersten Gang ab 80 km/st (entsprechend etwa 3000 U/min), und hier bringt sie ja auch tüchtig Leistung. Beim Beschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten, wo der Zweitakter ja ohnehin in den oberen Gängen benachteiligt ist, wird man eben fleißig schalten. Andererseits hat die Expreß-Zweivergaseranlage keineswegs den Nachteil, den Motor unelastischer zu machen – mit ein Grund, weshalb zur Registeranordnung der Vergaser gegriffen wurde. Die Beschleunigungsmessungen aus 30 km/st heraus mußten aus besagten Gründen mit viel Gefühl durchgeführt werden, wobei die 2. Stufe etwa ab 60 km/st allmählich zugeschaltet wurde (also keine Vollgas-Messung). Es ist durchaus möglich, daß durch andere Fahrweise noch günstigere Beschleunigungszeiten erzielbar sind. Das gilt analog auch für die Beschleunigung ab Stand, wo nur mit Vollgas gemessen wurde. Das Optimum zu ermitteln, verbot die kurze zur Verfügung stehende Zeit.

Indessen sind die Meßergebnisse überzeugend genug. Als echte Höchstgeschwindigkeit waren trotz winterlicher Kälte 128,5 km/st zu ermitteln, eine Geschwindigkeit, die viele DKW-Fahrer bei ihrem 3 = 6 beobachten (allerdings nur auf dem Tachometer – Tachoanzeige beim Testwagen 140 km/st!) oder bei einem besonders guten, richtig eingefahrenen, viel auf Langstrecke eingesetzten und schnell gefahrenen Musterstück. Der Expreß-DKW dürfte im Sommer gut und gerne auch auf 130 km/st kommen, erst recht natürlich der 40 PS-Typ. Ab Stand lauteten die Beschleunigungszeiten: auf 60 km/st in 10 sec, auf 80 km/st in 16,5 sec, auf 100 km/st in 26 sec, auf 120 km/st in 42 sec. Für den



Die Expreß-Zweivergaseranlage für den 3 = 6 bei abgenommenen Luftfiltern. Das eigentliche Ansaugrohr ist ummantelt (Thermokammer), der linke (in Fahrtrichtung hintere) Vergaser stellt die erste Stufe dar und beherbergt das Leerlauf- und Starter-Düsensystem. Der rechte Vergaser wird als zweite Stufe ab Gaspedal-Druckpunkt mechanisch zugeschaltet.



40 PS-3 = 6 hatten wir in Heft 9/57 Werte von 9/16/26 und 53 sec festgestellt, doch ist dieser Vergleich durch die von Haus aus stärkere Maschine nicht gerechtfertigt. Ab 100 km/st zeigt sich aber bereits Gleichheit und darüber dann deutliche Überlegenheit der Zweivergaseranlage. In Heft 5/1956 war der 38 PS-3 = 6 getestet worden, und zwar mit den Beschleunigungszeiten 9,5/17,5/29 und 54 sec. Hier, im gerechteren Vergleichsmaßstab, ist schon eine Überlegenheit ab 70 km/st zu vermelden, die sich in der Beschleunigung auf 120 km/st immerhin in 12 sec Zeitgewinn (entsprechend 22%) bemerkbar macht. Hinsichtlich der Beschleunigung in den Gängen ab 30 km/st ist genau dasselbe zu beobachten, wenn auch der Vergleich insofern hinken muß, als es sich beim damaligen Wagen um den Viergang-3 = 6 handelte. In der ersten Vergaserstufe wird man dem Serien-38 PS-3 = 6 ungefähr folgen können, wird ihn aber jenseits des Druckpunkts erbarmungslos „stehen lassen".

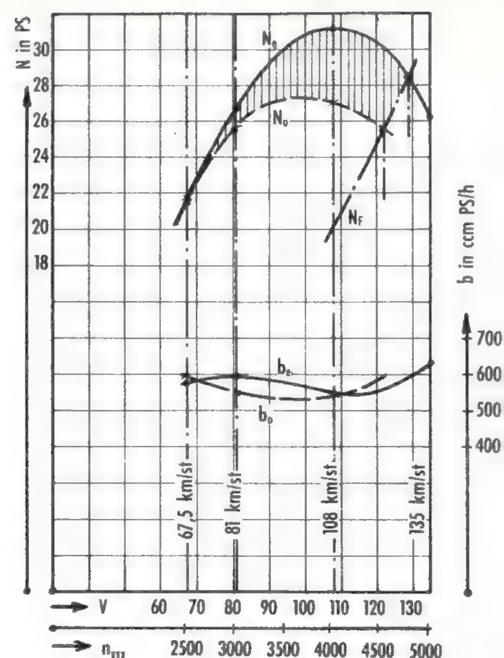
Nun sind gute Beschleunigungsdaten in den Ohren ehrgeiziger Fahrer Engelsmusik, aber sie verbürgen noch keinen Fahrgenuß für denjenigen, der seinen Wagen lediglich als schnelles Transportmittel ansieht. Auch für ihn muß die Expreß-Anlage interessant sein, denn dort, wo der Wagen im Originalzustand auf der 3%igen Autobahnsteigung schon gewaltig an Tempo verliert, wird der Wagen mit der Zweivergaseranlage auf Vollgas noch mit Beschleunigung antworten. Ich habe bewußt mit DKWs auf der Autobahn angebändelt, um sie nach Belieben an der Steigung zu „verlieren", und der Expreß-DKW zeigte sich dem Rekord so gewachsen wie – wenn auch mit mehr Mühe – so manchem 15 M.

Die wesentlich verbesserte Bergsteigefähigkeit beruht darauf, daß erstens die Leistung als solche höher ist, weiter aber diese Höchstleistung bei höherer Drehzahl erreicht wird. Der Leistungsscheitel liegt somit bei höherer Geschwindigkeit, und im Vergleich zum Original-Fahrzeug ist mehr Leistungsreserve für die Fahrt am Berg vorhanden. Das ließ sich auch sehr schön anhand der Prüfstandsmessungen nachweisen, deren Ergebnis in graphischer Auftragung gleichfalls wiedergegeben ist. Wir ermittelten dort folgende Werte:

V km/st	P kg	N_B PS	N_R PS	t_v sek	B ltr/st	b ccm/PSh
67,5	82	20,5	21,5 (21,65)	43,8	12,35	575 (594)
81	85,5	25,5	26,8 (25,7)	33,5	16,15	602 (548)
108	72,5	29,0	31,2 (27,0)	31,4	17,2	551 (546)
135	47,0	23,5	26,2 (–)	32,5	16,6	635 (–)

V (km/st) entspricht dabei der Fahrgeschwindigkeit, P (kg) der Meßkraft am Prüfstand, N_B (PS) der aufgenommenen Prüfstandsleistung, N_R (PS) der tatsächlichen Achsleistung, t_v (sec) der Durchlaufzeit von 100 ccm Kraftstoff, B (l/st) dem Stundenverbrauch und b (ccm/PSh) dem spezifischen Verbrauch. Die Werte in Klammern stellen Durchschnittswerte für den 38 PS-3 = 6 dar und sind eher an guten als schlechten DKWs ermittelt. Als Quintessenz zeichnet sich auch hier eine starke Überlegenheit ab dem mittleren Drehzahlbereich (etwa 2500 U/min) ab. Bei 108 km/st sind immerhin 4,2 PS Mehrleistung zu verzeichnen entsprechend 15,5%. Das Schaubild zeigt, daß der Leistungsscheitel später erreicht wird als beim Motor mit Originalvergaserausrüstung, und die schraffierte Fläche versinnbildlicht den PS-Überschuß an der Vorderachse. Bei 122–124 km/st, wo der 3 = 6 seine Höchstgeschwindigkeit erreicht, hat die Zweivergaseranlage noch über 4 PS in petto, womit sich das „Davonlaufen" auf der Autobahn leicht erklären läßt.

Mehrleistung im oberen Drehzahlbereich war von der Zweivergaseranlage ohnehin zu erwarten. Sehr überraschend war aber für die zunächst ziemlich skeptischen Prüfstandsingenieure die Tatsache, daß diese Anlage so wirtschaftlich arbeitet wie die Originalanlage. Lediglich im Drehzahlbereich zwischen 2600 und 4000 Touren lag der spezifische Verbrauch leicht über den Normalwerten, und allenfalls hier hätte es sich vielleicht gelohnt, mit anderen Vergasereinstellungen Versuche zu machen. Unter- und oberhalb des genannten Bereichs erwies sich die Expreß-Anlage sogar als sparsamer, so daß Experimente mit anderen Mischrohrträgern usw. gar nicht durchgeführt werden mußten. Es läßt sich aus diesem Verhalten



Der Rollprüfstandsversuch ergab 31,2 PS Vorderachsleistung bei 108 km/st. Voll ausgezogen: Werte für die Zweivergaseranlage; gestrichelt ausgezogen: Durchschnittswerte für den 38 PS-3 = 6; N_F = Fahrwiderstandsleistung; N_e bzw. N_o = Vorderachsleistung in PS; b_e bzw. b_o = spezifischer Kraftstoffverbrauch in ccm/PSh; V = Fahrgeschwindigkeit bzw. Meßgeschwindigkeit des Prüfstands; n_{III} = Motordrehzahl im obersten Gang. Die schraffierte Fläche kennzeichnet die Überschußleistung an der Treibachse.

des Motors schließen, daß sich die Expreß-Zweivergaseranlage im praktischen Betrieb hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs kaum vom 38 PS-3 = 6 unterscheidet. Meine Aufzeichnungen weisen Verbräuche zwischen 7,85 und 10,0 l/100 km (Gesamt 9,65 l/100 km) Gemisch auf, und die Beobachtungen der Autotechnik KG mit Verbräuchen zwischen 8 und maximal 11 l/100 km bestätigen das. Es ließe sich sogar denken, daß eine Zweivergaser-Register-Anlage den Motor unempfindlicher gegen die Fahrweise macht.

Wie dem auch sei – hier wird etwas auf den Markt gebracht, das den Freund schnellen Fahrens ohne kostspielige Experimente und Gefährdung der Maschine in die Lage versetzt, die Fahrleistung doch ganz erheblich zu steigern, ohne die Wirtschaftlichkeit des Betriebs in Frage zu stellen. Der Einbau kann von jeder guten Werkstatt leicht und vor allem schnell durchgeführt werden, und das Ganze ist risikolos, weil Eingriffe in den Motor unnötig sind. Die DKW-Enthusiasten werden die Expreß-Zweivergaseranlage begrüßen. *Dipl.-Ing. W. Buck*

Total-Kontakt-Bremsen

Die amerikanische Auto-Propaganda und ihr bemerkenswerter Hintergrund

Neulich habe ich mir wieder einmal die SATURDAY EVENING POST gekauft, eine der großen amerikanischen Wochen-Zeitschriften, deren Auflage in die Millionen geht. Die Illustrierten in den USA haben ja einen etwas anderen Charakter als bei uns, ich möchte sagen, jede hat ihren eigenen Charakter, während bei uns eine Jllustrierte aussieht wie die andere und in etwa auch die gleichen Bilder bringt: In den USA gibt es auch erstaunlich wenige große illustrierte Zeitschriften, wenige, die dann allerdings eine sehr hohe Auflage haben.

Außerdem sind sie umfangreicher als die unsrigen – die SATURDAY EVENING POST, die vor mir liegt, hat zum Beispiel 152 Seiten, und es sind natürlich sehr, sehr viele Anzeigen darin enthalten. Jedes Mal im Spätherbst passiert in diesen großen Jllustrierten in Amerika etwas Erstaunliches: Radio, Whisky, Zigaretten, Uhren, Diktaphon und Kondensmilch – das alles tritt in den Anzeigen zurück, denn es kommen die neuen Automobil-Modelle, und wie sie kommen! Die Chrysler-Corporation hat in jener SATURDAY EVENING POST, die ich da zitiere, allein vierzehn volle Seiten hintereinander mit Anzeigen be-

legt! In diesen wenigen großen Illustrierten der Vereinigten Staaten läuft die Insertion wahrhaftig auf Hochtouren. Aber auch, wenn wir die General-Motors-Produkte zusammenzählen, so ergibt sich eine erstaunliche Zahl von Anzeigen: für Pontiac 2 Seiten, für Chevrolet 3 Seiten, für Oldsmobile auch drei, für Buick zwei, macht zusammen zehn bei General Motors. Für die Autos. Dann hat General Motors aber noch eine Seite für die Delco-Batterien hineingegeben, zwei Seiten für das Delco-Auto-Radio und eine Seite für die Auto-Finanzierungs-Gesellschaft des Konzerns – na bitte, nun sind es auch vierzehn Seiten. Gibt es eigentlich, ist man geneigt zu fragen, außer den Anzeigen noch einen redaktionellen Teil?

Die Zahl der Anzeigen-Seiten war das erste, was mir in dieser SATURDAY EVENING POST auffiel. Dann betrachtete ich diese Anzeigen näher, die von Chrysler und die von General Motors (Ford hatte in dieser Nummer nicht inseriert). Und dabei ist mir auch wieder einiges aufgefallen. In den ganzen vierzehn Chrysler-Seiten (umfassend die Produkte Plymouth, Dodge, DeSoto, Chrysler und Imperial) befindet sich nicht eine einzige technische Angabe über eine Fahrleistung dieser neuen Automobile, kein Wert für eine Höchstgeschwindigkeit, kein Wert für die Beschleunigung, die Bremsen, das Leistungsgewicht – nichts, gar nichts technisch Konkretes. Es befindet sich auch nicht eine einzige Angabe auf den vierzehn Seiten über die Motorleistung. Offenbar will der amerikanische Durchschnittskäufer das gar nicht wissen, und zum Teil soll er nicht: die AMA (Automobile Manufaktures Association) hat nämlich allen Firmen nahegelegt, keine Spitzengeschwindigkeiten und keine PS-Zahlen mehr zu veröffentlichen, damit das „PS-Rennen" aufhören soll. (Es geht aber trotzdem weiter, es gibt 1958er Modelle, die schon an die 400 HP-Grenze kommen!)

Eine technische Ausgabe ist in dieser Anzeigen-Serie, die einen ganzen Prospekt ersetzt, allerdings enthalten. Voller Stolz wird beim Chrysler-Windsor darauf hingewiesen, daß der Wagen lebendig sei, denn er habe jetzt ein Verdichtungsverhältnis (serienmäßig) von 10:1 bekommen. Uns schaudert etwas bei dieser Zahl, denn selbst supersportliche europäische Wagen, wie die Alfa Giulietta Sprint Veloce oder der Porsche Carrera begnügen sich mit ungefähr 9 : 1, weil nämlich unser Super-Kraftstoff noch keineswegs Oktanzahlen zwischen 100 und 110 hat, die man in Amerika schon für selbstverständlich hält.

Wenn nicht auf technische Daten Wert gelegt wird, was ist dem amerikanischen Käufer dann wichtig? In erster Linie wird auf die äußere Eleganz hingewiesen, bei Chrysler mit dem hübschen Schlagwort „The forward look", dann werden die verbesserte Heizung und Lüftung erwähnt, die verbesserte Federung, die neue „power steering", und man rühmt die „aufregenden neuen Farben", das hübsche neue Kühlergitter und die eher noch größer gewordenen Heckflossen, wobei Chrysler betont: sie seien funktionell.

Es wird viel mit Schlagworten gearbeitet, hinter denen leider keine technische Detail-Angabe steckt. Für uns wäre das unbefriedigend, oder täusche ich mich da im deutschen Publikum? Was würden Sie sagen, wenn Sie lesen: „Sie fühlen sich sicherer mit den neuen Total-Kontakt-Bremsen." Hübsches Wort? Aber kein Mensch kann sich etwas Genaues darunter vorstellen. Auch wenn anschließend geschrieben steht: sie halten länger und Sie müssen weniger mit den Füßen arbeiten. Na ja.

Aber dafür gibt es bei Chrysler den Auto-Piloten, der angepriesen wird als „die größte Sicherheits-Maßnahme und der größte Fahrkomfort, der je erfunden worden ist„. Der Auto-Pilot ist etwas ganz Primitives. Man kann ihn, wenn man auf ebener Autobahn fährt, auf jene Geschwindigkeit einstellen, die gerade erlaubt ist (es gibt ja so viele „Speed Limits" in den USA). Man bringt also ein kleines Zeigerchen auf „60 Meilen", und dann fährt das Auto von selbst 60 Meilen schnell. Es gibt gerade so viel Gas, daß die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten wird. Kolossal.

Beim DeSoto, beim Chrysler und beim Imperial ist nicht einmal die Zahl der Zylinder verzeichnet, vom Hubraum ganz zu schweigen, der in Amerika sowieso nicht interessiert, weil es keine Steuer nach dem Hubraum gibt. Fragen Sie einmal spaßeshalber einen „normalamerikanischen" Autobesitzer, wieviel Liter Hubraum sein Wagen hat. Er weiß es nicht. Beim Plymouth heißt es über den Motor: „Golden-Commando V 8, neue fortschrittliche Maschinen-Konstruktion." Pardon, aber die Leute müssen irgendwo sehr leicht durch schöne Worte beeinflußbar sein, wenn sie sich mit solchen Argumenten beim Autokauf zufrieden geben.

Auf der letzten dieser vierzehn Seiten Chrysler-Anzeigen steht allerdings etwas höchst Bemerkenswertes. Über die Federung. Ihr

Letters

DRIVE A REVOLUTION ON WHEELS!

BOLD NEW PONTIAC

Nothing newer in the world!

NOW'S THE TIME TO COMPARE DESIGN AND FIND THE IMPORTANT DIFFERENCES

FOR '58, MORE THAN EVER, THE FORWARD LOOK IS THE ADVANCE DESIGN
CHRYSLER CORPORATION
PLYMOUTH · DODGE · DE SOTO · CHRYSLER · IMPERIAL

FIRST BIG FAMILY CAR — WITH A SPORTS CAR HEART

It's big, bold, buoyant
THE AIR BORN B-58 BUICK

For the most glorious days of your life!

Cadillac

technisches Prinzip ist in keiner Weise beschrieben, aber die Wirkung der „torsion-aire ride" wird an Hand von Bildern deutlich gemacht. Und nun staunen Sie: „Wenn Sie die Chrysler-Modelle um eine Ecke fahren", steht da, „bleibt der Wagen völlig parallel zum Boden und neigt sich nicht auf die Seite. Und auch wenn Sie bremsen, bleibt er ausbalanciert, er neigt sich nicht nach vorne". Nachdem die amerikanischen Wagen in den letzten Jahren gerade wegen dieser beiden Eigenschaften, wegen ihrer zu starken „Weichheit" vom europäischen Publikum weitgehend abgelehnt worden sind, erscheint jetzt diese sozusagen europäische und sportliche Tendenz.

Gehen wir weiter zu Pontiac. Eines ist mir unklar: Bei den neuesten amerikanischen Modellen findet man auf jeder Seite der Schnauze nicht einen Scheinwerfer, sondern dicht nebeneinander zwei kleine, so daß ein Wagen also, genau betrachtet, vier Hauptscheinwerfer hat. Wenn eine solche Mode in den USA ausbricht, müssen offenbar alle Automobil-Fabriken mitziehen, um noch als modern zu gelten. Der Plymouth hat vier Lampen, der Dodge, der DeSoto, der Chrysler, der Imperial, aber auch der Pontiac, und siehe da, auch der Chevrolet besitzt vier Lichter, obwohl er zu den billigsten Wagen gehört, von Oldsmobile und Buick ganz zu schweigen. Vielleicht bringt diese Anordnung der Lampen wirklich besseres Licht – auf jeden Fall ist sie nun einmal Mode wie die großen Flossen.

Auch beim Pontiac keinerlei technische Daten. Höchst bemerkenswert ist, daß dieser Wagen gegen entsprechenden Aufpreis serienmäßig mit einem Einspritzmotor geliefert wird. Und was die Straßenlage angeht, so heißt es in der Anzeige: „wie ein Sportwagen". So etwas hätte man in Amerika noch vor fünf Jahren für ganz absurd gehalten, diesen Vergleich. Aber es scheint der Gedanke, daß die eigenen Autos eine bessere Straßenlage haben müßten und daß die europäischen Sportwagen (denn richtige amerikanische gibt es ja gar nicht) eine bessere haben, doch Fuß zu fassen.

Der Volkswagen wird bekanntlich in immer stärkerem Ausmaße nach den USA geliefert. Einer der wesentlichen Gründe ist die Parkraumnot drüben – man kann drei VW auf den Platz von zwei USA-Wagen parken. Das hält Chevrolet aber nicht davon ab, stolz zu erklären, daß das 1958er Modell 9 inch (etwa 23 cm) länger geworden sei und 10 cm breiter. Ich verstehe das psychologisch. Chevrolet ist der billigste Wagen, und man will dem Käufer sagen: Du kriegst trotzdem einen dicken. Der neue Chevrolet ist auch 6 cm niedriger geworden. Nachdem schon im vorigen Jahr die amerikanischen Wagen sehr gestreckt aussahen und sich in ihrer Bauhöhe den europäischen angeglichen haben, muß das besonders vermerkt werden: die niedrige, sportliche Form setzt sich durch.

Beim Chevrolet wird wenigstens angegeben, daß die Motoren, die man sich bestellen kann – es gibt eine ganze Reihe – bis zu 280 HP haben. Auch bei Chevrolet gibt es gegen Aufpreis einen Motor mit Benzin-Einspritzung.

Noch schnell zu Buick. Auch hier der stolze Vermerk, daß die Verdichtung bis 10:1 gesteigert wurde. Und quasi unamerikanisch der Hinweis auf die neuen Bremsen: Aus Aluminium, mit 45 kleinen Lüfterschaufeln zur Verbesserung der Bremsenkühlung und damit der Lebensdauer der Bremsbeläge – nachdem viele amerikanische Wagen in den letzten Jahren zwar Bremsen hatten, die bei einmaligem Abstoppen sehr gut waren, aber auf Paßfahrten bergabwärts und bei mehrmaligem Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit zum Fading neigten, wäre ich sehr gespannt, wie weit das beim neuen Buick mit den gekühlten Trommeln beseitigt worden ist.

Als einzige europäische Automobil-Firma ist in diesem Heft der SATURDAY EVENING POST mit einer hübschen kleinen, halben Seite Renault vertreten, die die Dauphine anpreist. Der Text dieser Anzeige beginnt mit dem bei den Amerikanern sicherlich gut „ankommenden" Wort: Paris-styled . . . Lassen Sie mich aber noch eine letzte Bemerkung machen. Auch eine große Reifenfabrik hat in dieser SATURDAY EVENING POST eine doppelseitige Anzeige: Goodyear. Es werden Winterreifen angezeigt. Goodyear ist eine weltberühmte Firma, die sicherlich gute Reifen macht und einen erfahrenen Stab von Reifen-Ingenieuren beschäftigt. Die Winterreifen von Goodyear sehen aber in ihrem Profil ganz anders aus als unsere Winterreifen: sie sind viel feiner verrippt, und es wird in der Anzeige auch darauf hingewiesen, daß sie nicht nur für Schnee, sondern auch für glatte Straße und Eis gut seien. Das sollte vielleicht unseren Reifen-Firmen zu denken geben.

Richard von Frankenberg

Was tun Sie, um zu helfen?

Über Erste Hilfe werden Kurse abgehalten, und seit alters her stehen in Notizbüchern hinten neben Postgebühren, größten Städten und höchsten Bergen auch Anweisungen über Erste Hilfe. Der Erfolg von alledem ist, daß bei Unfällen ein Haufen von Leuten um die Verletzten ratlos und mehr oder weniger neugierig herumsteht und daß die Hilfe meist über Diskussionen darüber, wie sie vorzunehmen wäre, nicht hinauskommt. Jeder hat einmal früher irgend etwas gelernt und gelesen, aber was wirklich gut und vernünftig ist, wissen nur die, die schon einige Male praktisch mit solchen Dingen fertig werden mußten.

Theorie ist darum auch für die Erste Hilfe ziemlich nutzlos, und sie ist um so nutzloser, je umfangreicher und komplizierter sie ist. Da es uns aber täglich passieren kann, daß wir an einer Unfallstelle unversorgte Verletzte vorfinden, sollten wir zumindest mit den wichtigsten Grundsätzen vertraut sein. Wir können nicht ausgebildete Ärzte sein, und wir haben meist auch nicht einmal die Veranlagung zum Laienhelfer, sondern sehen ungern Blut. Andererseits muß jeder helfen, wo die Notwendigkeit dazu besteht, und dafür sind einfache Regeln nötig.

Es sind an sich zwei verschiedene Dinge, die getan werden müssen: Einmal muß der Verletzte aus unmittelbarer Gefahr gebracht werden, und zum andern muß wirksame Hilfe herbeigeholt werden. Über diese Dinge haben wir einige Fragen zusammengestellt, die fünfzehn Leuten, die täglich fahren, vorgelegt wurden. Das Ergebnis zeigte schon, wieviel Unklarheiten auch bei routinierten und interessierten Fahrern bestehen, und wir fassen die Ergebnisse darum kurz zusammen:

- **Wie transportieren Sie einen Bewußtlosen aus dem Gefahrenbereich auf der Fahrbahn?**
  In einigen Antworten wurde vorgeschlagen, ihn zu tragen. Besser ist es unbedingt, ihn unter den Achseln gefaßt beiseite zu ziehen, da dann das Körpergewicht auf der Erde bleibt.

- **Wie lagern Sie den Verletzten?**
  Es war allen Befragten bekannt, daß der Verletzte nicht auf dem Rücken, sondern auf der Seite liegen oder allenfalls mit dem Rücken an der Böschung gelagert werden soll. Vielen war aber nicht bekannt, daß man einen Verletzten nicht zudecken, sondern ihn nur durch Unterlagen vor der Bodenkälte schützen soll.

- **Wie versorgen Sie eine stark blutende Kopfverletzung?**
  Einige der Befragten wollten sie nicht versorgen. Das ist falsch. Ein Verband, notfalls mit sauberen Taschentüchern oder Kleidungsstücken, ist unbedingt notwendig.

- **Dürfen Sie einen Bewußtlosen allein lassen, um Hilfe herbeizuholen?**
  Diese Frage wurde widersprechend beantwortet. Der Verletzte muß allein gelassen werden, wenn wenig Verkehr ist und niemand verläßlich Hilfe herbeiholt. Gut ist es, einen Zettel mit der Nachricht „Hilfe wird geholt" bei einem Bewußtlosen zu lassen.

- **Wie versuchen Sie, Hilfe herbeizuholen?**
  Diese Frage wurde immer richtig beantwortet: beim nächsten Telefon.

- **Was tun Sie, wenn der Verletzte anfängt, sich zu erbrechen?**
  Hier war bekannt, daß der Kopf des Verletzten zur Seite liegen muß. Ebenfalls wurde gesagt, daß man seine Zunge herausziehen und mit einer Sicherheitsnadel festhalten soll. Diese Vorschrift gehört zu denen, über die eine Dame sehr richtig sagte: „Dem Verletzten ist nicht damit geholfen, daß mir selbst schlecht wird und ich mich daneben lege. Da tue ich lieber gar nichts und hole Hilfe!"

- **Der Bewußtlose erwacht und klagt über heftige Schmerzen im Unterschenkel. Was tun Sie?**
  Hier wurden alte Lehrgangsweisheiten mit Abtasten und Schienen ausgekramt. Alles das ist bei einem Verkehrsunfall nicht unbedingt eilig. Nicht sichtbare Verletzungen soll man in Ruhe lassen und dem Verletzten gut zureden.

Das gute Zureden, und, wie ganz richtig gesagt wurde, auch das energische Zurechtweisen ungebärdiger Verletzter, ist für die Erste Hilfe ebenso wichtig wie eigene Ruhe und das Wissen um einige Zusammenhänge, die im folgenden erläutert werden sollen. Das genügt, um auch den medizinisch Unbegabtesten bei einem Unfall vor völliger Ratlosigkeit zu bewahren.

Redaktion

Dinge, auf die es ankommt



Nach einem schweren Unfall sind die Lebensfunktionen des Verunglückten oft auf das äußerste reduziert. Das heißt, daß jetzt jeder verkehrte Handgriff und jedes falsche Verhalten den Zusammenbruch der Lebensfunktionen nach sich ziehen könnte und der Tod die unausbleibliche Folge wäre.

Wenn ein Verletzter nach einem Unfall nicht irgendwie eingeklemmt ist, hilft sich der Körper – sofern ihn das Bewußtsein nicht schlagartig verläßt – weitgehend selbst. Daher kommt es, daß man Bewußtlose meist zusammengekrümmt auf der Seite liegend vorfindet und nicht in der Rückenlage. Wollte man als ahnungsloser Laie jetzt versuchen, den bewußtlosen Verunglückten auf den Rücken zu wälzen, so könnte es passieren, daß Blut, Speichel oder Erbrochenes in die oberen Luftwege gelangen, was zum Erstickungstod führt. Ohne daß der Helfer darauf aufmerksam würde, weil die beginnende Asphyxie (Ersticken) als Nachlassen des Kreislaufes gedeutet werden kann.

Als Folge der Schockwirkung reduziert sich der Kreislauf bei einem Schwerverletzten auf die Versorgung der wichtigsten Organe. Auch das ist eine Selbsthilfe. Dadurch wird der Kreislauf als solcher entlastet und die Erhaltung des Lebens zunächst einmal sichergestellt. Liegt nun ein Bewußtloser auf der Straße, dann würde eine aus Mitleid darüber gebreitete Decke zu einer Gesamterwärmung des Körpers führen. Die Folge davon wäre, daß sich auch die peripheren Gefäße ausdehnen würden. Damit würde aber der gesamte Blutkreislauf erweitert und das Blut den lebenswichtigen Organen entzogen. Auch dann würde man vielleicht den unausbleiblichen Tod als „Kreislaufversager" deuten, in Wirklichkeit ist er aber eine Folge gutgemeinter, aber falscher Hilfe.

Liegt also ein bewußtloser Verunglückter auf der Straße, so tun Sie zunächst weiter nichts, als ihn – sofern er es nicht schon von selbst getan hat – behutsam auf die Seite zu drehen und flach zu lagern. Tritt Blut aus Nase und Mund, so darf unter den Kopf keinesfalls eine Unterstützung kommen (Gefahr der Erstickung). Bei Kälte darf man versuchen, vorsichtig eine Decke unter den Verletzten (also zwischen Fahrbahn und Körper) zu schieben, nicht aber darüber. Ausnahme: bei starkem Frost und Sturm. Daß dabei so schonend wie möglich vorgegangen werden muß, ist wohl selbstverständlich. Bringen Sie es allein nicht fertig, so warten Sie, bis der nächste Wagen kommt. Inzwischen tun Sie weiter nichts, als beengende Kleidungsstücke (Kragen, Schlips, Jacke) zu öffnen.

Daß Sie dem Bewußtlosen nichts – auch nicht tropfenweise – einflößen dürfen, ist ebenfalls wichtig. Weil er nicht schlucken kann, würde jedes Getränk nicht in den Magen, sondern in die Lunge laufen und die Ursache zu einer Schluckpneumonie (Lungenentzündung) sein.

Sollte der Bewußtlose beim Drehen auf die Seite oder beim Unterschieben der Decke (als Ersatz dafür eignet sich alles, was weich ist und gegen Bodenkälte schützt; zur Not sogar die Fußmatten aus dem Wagen) unruhig werden und mit den Gliedmaßen zu schlagen beginnen, dann versuchen Sie diese Bewegungen mit sanfter Gewalt zu dämpfen, indem Sie die Schultern oder die Oberschenkel gegen die Unterlage zu drücken versuchen.

Sollte inzwischen die Bewußtlosigkeit des Verunglückten nachlassen, und sollte er versuchen aufzustehen, dann reden Sie ihm unbedingt gut zu, daß er liegenbleibt. Denn selbst bei einem Schädelbruch kommt es vor, daß der anfangs völlig Bewußtlose zusammenhängend, logisch und klar zu sprechen beginnt und seine Unfallfolgen als Bagatelle darzustellen versucht. Dadurch dürfen Sie sich nicht täuschen lassen.

Schnelles aktives Handeln erfordern Blutungen. Zunächst muß man wissen, daß der Verlust von einem Liter Blut kalten Schweiß, Gähnen, schwachen, sehr raschen Puls, Atemnot und große Unruhe zur Folge haben kann und daß 2–3 Liter Blutverlust unter den Anzeichen von Herzschwäche zum Tode führen. (Um einen Begriff von einem Liter Blutverlust zu haben, sollten Sie einmal bei Gelegenheit auf einem Stück geteerten oder betonierten Boden, etwa der Garageneinfahrt, und dann auf ein altes Stück Tuch einen Liter Flüssigkeit gießen.) Da man nicht verlangen kann, daß ein Laie die Punkte kennt, an denen man die Schlagadern am leichtesten zusammendrücken kann, beschränken Sie sich darauf, die am stärksten blutende Stelle – sofern sie ohne komplizierte Manipulationen zu erreichen ist – mit sauberem Stoff abzudrücken; etwa mit einem ungebrauchten Taschentuch oder mit einem aufgerollten Verbandspäckchen. Das ist jedenfalls vernünftiger, als der meist doch mißlingende Versuch, mit einem Gummischlauch – wer hat den bei sich – oder mit einer elastischen Gummibinde – welcher Verbandskasten hat die serienmäßig? – das blutende Glied kunstgerecht abzubinden.

Blutungen am Hals lassen sich nicht abbinden, und tritt Blut aus der Nase, dem Mund oder den Ohren aus, dann dürfen Sie als Nichtfachmann ebenfalls nichts dagegen tun.

Solange noch Kraftfahrzeuge herumfahren, die nicht an allen Scheiben splitterfreies Glas besitzen, kann es auch einmal vorkommen, daß in einer Wunde ein langer Glasdolch sitzt. Den dürfen Sie entfernen. Aber vorsichtig, damit Sie durch Ihre Hilfe nicht noch größeren Schaden anrichten. Man versucht, den Glasdolch möglichst ohne Reißen behutsam herauszuziehen, und komprimiert danach die Wunde wie oben beschrieben.

Knochenbrüche lassen Sie am besten ganz in Ruhe. Sie sind keine akute Gefahr, und als Laie können Sie wenig damit anfangen. Wenn Sie den Verletzten bewegen müssen, tun Sie es so, daß das gebrochene Glied nachschleift.

Das ist eigentlich alles, was Sie als erste Hilfe tun können. Viel ist es nicht – aber machen Sie es richtig, dann kann zumindest erwartet werden, daß die Ärzte im Krankenhaus keinen exitus letalis, sondern einen Patienten eingeliefert bekommen, dem dort noch zu helfen ist.

Die Nutzanwendung aus alledem für Sie sollte darin bestehen, daß Sie mindestens zwei steril verpackte Verbandspäckchen, die es in jeder Apotheke für weniger als eine Mark gibt, in Ihren Wagen laden. Es könnte auch einmal Ihr eigener Vorteil sein.

Ulrich Sempert



Die schwere Kunst des Parkens

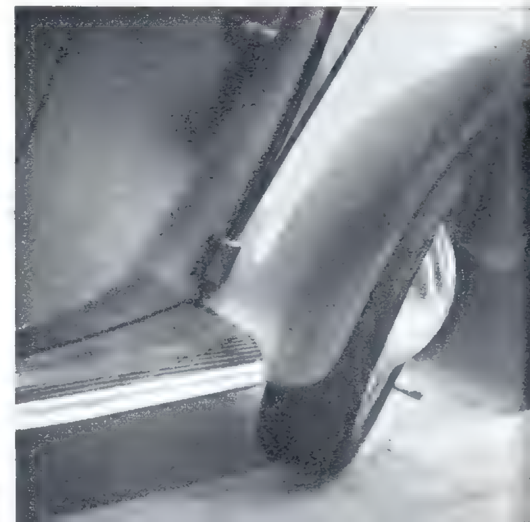


Kopfbild: Der Besitzer des alten Simca wird nur warten können, bis der Herr vom 300 oder der vom Volkswagen wieder da ist. Oben: Schade, daß man in solchen Fällen nie sehen kann, wer zuerst da war! Unten: Klein-Isetta parkt umsonst! Schlecht ist es nur, wenn jeder denkt, der andere würde bezahlen.



Es gibt Leute, die sich keine Gedanken darüber machen, ob man nicht vielleicht noch besser fahren könnte, als sie es tun. Sie wissen nicht einmal, daß man gut und auch schlecht fahren kann. Noch mehr Leute wissen nicht, daß man gut und auch schlecht parken kann. Das Bemühen um Qualität, soweit vorhanden, setzt bei ihnen aus, sowie es darum geht, das Fahrzeug wegen anderer Verrichtungen für kurze oder lange Zeit abzustellen. Für sie interessiert sich der Staat, wenn sie es in einem Park- oder gar Halteverbot tun, 10 Meter vor und hinter Fußgängerüberwegen (ja, da ist es auch verboten) und Straßenkreuzungen, 15 Meter vor und hinter den Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel, an Verkehrsinseln, vor Grundstücksein- und -ausfahrten, neben dem Mittelstreifen an Straßen mit zwei getrennten Fahrbahnen und an noch viel mehr Stellen.

Damit erschöpft es sich aber noch nicht. Wie im Leben gibt es auch beim Parken Dinge, die einfach strafbar, und andere, die lediglich taktlos oder ungehörig sind. Und schließlich solche, die als Ergebnis mangelhafter Überlegung entstehen. Parken ist nämlich ein Vorgang, der Überlegung erfordert. Amtlich ist es zwar das „Aufstellen von Fahrzeugen, soweit es nicht nur zum Ein-



oder Aussteigen und Be- oder Entladen geschieht". Im täglichen Leben ist es aber das Aufstellen eines Fahrzeuges, um es eine beliebige Zeit nicht zu benutzen und um es zu jeder beliebigen Zeit wieder benutzen zu können. Beliebig wieder benutzen kann man sein Fahrzeug nicht, wenn vorn und hinten in Millimeterabstand andere davorstehen, wenn die einzige Lücke, aus der man herauskann, verstellt ist, oder wenn ein anderes Auto so dicht vor der einzigen ab- und aufschließbaren Tür steht, daß allenfalls noch Affen und Katzen hineinkönnten. Ich kenne jemanden, der spricht in solchen Fällen Damen auf der Straße an: „Gnädige Frau, bitte leihen Sie mir Ihr Kind!" Das Kind klettert dann unter den sorgenvollen Augen der Mutter in das fremde Auto und klinkt die andere Tür auf. Wenn die aber ebenfalls verstellt ist, hilft auch der Trick mit dem Kind nicht.

Man kann sich aber selbst gegen solche Dinge schützen. Man soll beispielsweise seinen Wagen nicht so parken, daß neben der abschließbaren Tür ein sehr knapper Parkraum offenbleibt. Man soll vielmehr die abschließbare Tür in ausreichendem Abstand neben den nächsten Nachbarn stellen, auch wenn man dafür noch einmal zurücksetzen muß. Dann kann sich ruhig einer dicht neben die andere Tür stellen. So unbescheiden soll man ohnehin nicht sein, daß man immer zwei weit öffnende Türen zur Verfügung haben will.

Knappe Parklücken sind ein Problem. Sie entstehen immer dann, wenn nichts auf dem Boden aufgemalt ist. Es gibt Künstler, die stellen ihren Wagen so in einen für drei gut ausreichenden Raum, daß nur noch einer hineinkann. Sie meinen, ihr Auto hätte die Breite und Unbeweglichkeit einer Planierraupe für Großbaustellen. Sie schätzen wahrscheinlich auch ihre persönliche Bedeutung so hoch ein, daß sie gut und gern den Raum für zwei in Anspruch nehmen können. Andere meinen, ihr Auto passe noch in jede Lücke. Gut ist es, wenn sie dann nicht aussteigen können. Aber manchmal fügt es sich, daß sie es doch können, und steht dann rechts ein Auto mit links aufschließbarer Tür und links ein solches, das nur rechts geöffnet werden kann, dann wird das oben erwähnte Kind gleich zweimal gebraucht. Unsere individualitätsfreudige Automobilindustrie baut nämlich gern Wagen, in die man nur von einer Seite hereinkann, und nicht immer von der gleichen. Dadurch und durch die einmal nach vorn und einmal nach hinten öffnenden Türen kommt es auf den Parkplätzen zu immer neuen Variationen. Es wäre zu einfach, wenn man in alle Autos von der gleichen Seite aus hineinkönnte, und auch bei sehr teuren Wagen geht der Komfort oft noch nicht so weit, daß rechts und links mit Verriegelungen kombinierte Schlösser vorzufinden wären!

In Parklücken zwischen längsparkenden Fahrzeugen soll man rückwärts hineinfahren. Eine Kunst, von der in manchen Ländern das Bestehen der Führerscheinprüfungen abhängig gemacht wird. Bei uns passiert dabei etwas anderes: hat man sich in Position gebracht und guckt sich um, dann steht schon einer drin. Schief, von hinten. Der Fahrer schließt eilig die Tür zu und verschwindet. Darum bürgert sich diese schöne Methode bei uns nicht ein. Sie steht der deutschen Mentalität entgegen. Wir sind eine Nation, die nicht nur das Fahren, sondern auch das Parken noch lernen muß. *rr*

Es gehört schon sehr viel Rücksichtslosigkeit dazu, parkende Wagen so zu blockieren. Trotzdem sieht man es in Großstädten täglich.

Fotos: Peter Kunert



Lieber schief als gar nicht! Es gibt Lücken, die man ruhig einmal offen lassen sollte, wenn sie wirklich zu klein sind.

Italiens PS-Zauberer sind optimistisch



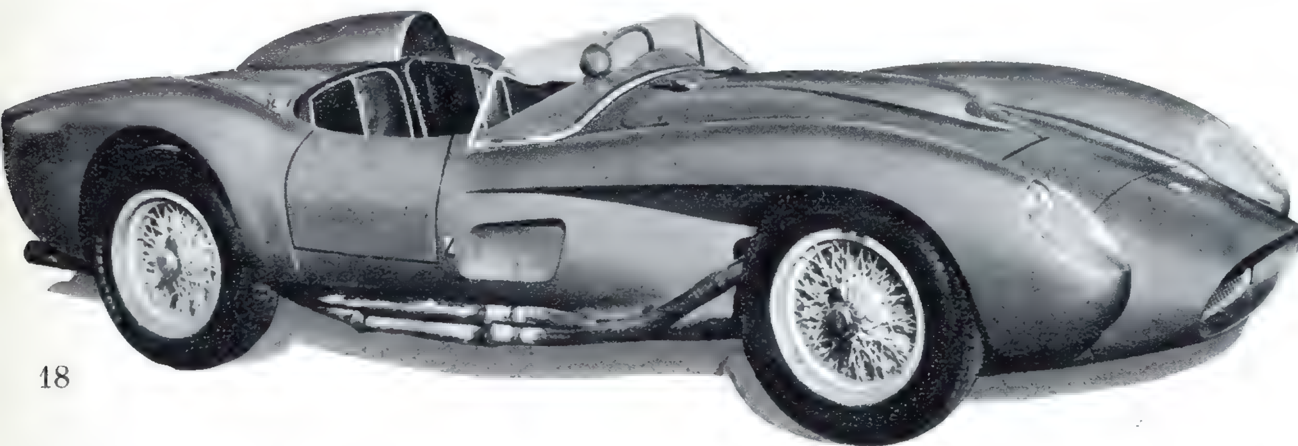
Jeden Dezember fahren wir nach Modena hinunter, nicht, weil das Wetter in Italien um diese Zeit besonders verlockend wäre (ist es nicht: vielmehr unfreundlich kalt und immer neblig), sondern weil dort etwas zu sehen ist. Vor dem Beginn einer neuen Rennsaison herrscht nämlich bei den beteiligten Fabriken Hochbetrieb. So wurden wir auch diesmal nicht enttäuscht und sahen (oder hörten) bei Ferrari, Maserati, Osca und Stanguellini mancherlei Interessantes.

Beginnen wir mit Ferrari: in Maranello geht man mit vollem Schwung an eine Rennsaison heran, die – wenigstens bezüglich der Grand Prix-Wagen – bessere Ergebnisse als die letzte bringen soll. 1957 war Ferrari erstmals nicht imstande, auch nur einen einzigen Sieg in einem Weltmeisterschaftslauf zu erringen! So wendet er sich nun dem Formel 1-Wagen besonders energisch zu. Wir hatten Gelegenheit, uns mit dem neuen V 6 Zylinder 2417 ccm-Wagen, der erstmals in Casablanca eingesetzt wurde, näher zu befassen. Dort führte er bekanntlich über eine ganze Anzahl von Runden mit ziemlicher Leichtigkeit die Vanwall, BRM und Maserati. Der aus ihm entwickelte Formel 1-Wagen von 1958 wird einen auf 2450 ccm aufgebohrten Motor besitzen, der bei 8300 U/min 290 PS leistet. Dank der Verwendung eines neuen Marelli-Doppelmagneten verläuft seine Leistungskurve besonders günstig und soll noch weiterhin aufgebügelt werden durch die Verwendung von 6 neuen Solex-Doppelfallstromvergasern, deren Konstruktion auf Ferrari selbst zurückgeht.

Eingegossen in seinem Nockenwellengehäuse steht „Dino" – nach Ferraris 1956 verstorbenen, an seiner Konstruktion maßgeblich beteiligten Sohn Alfredo („Alfredino") so genannt. Das in Casablanca benutzte Chassis war noch das des Formel 2-Wagens mit 180 PS und war für den 100 PS stärkeren Formel 1-Motor nicht ausreichend. Es waren diese Tükken, die Collins zweimal in die Strohballen trieben. Es wurde inzwischen zugunsten eines stärkeren Gitterrohrrahmen-Fahrgestells aufgegeben, das 44 kg wiegt – der ganze Wagen kommt auf 540 kg.

Mit der neuen 3 Liter-Sportwagenformel ist Ferrari natürlich sehr einverstanden, nachdem der 4,5 Liter-Maserati praktisch unschlagbar war und Ferrari andererseits einen hervorragenden 3 Liter-Motor besitzt, der bei der Mille Miglia, in Le Mans und Schweden gezeigt hatte, was in ihm steckt. Inzwischen wurde aus ihm der 250 Testa Rossa, der in der kommenden Sportsaison Ferraris Schlachtpferd sein wird. „250" heißt er nach altem Ferrari-Brauch, der als Typenbezeichnung jeweils den Hubraum eines Zylinders heranzieht, und „Testa Rossa", weil sein Chassis das nicht wesentlich veränderte des ehemaligen 2 Liter Testa Rossa („Rotkopf") ist. Dieser neue 250 Testa Rossa leistet bei einem Gewicht von weniger als 800 kg 295–300 PS bei 7200 U/min. Bezeichnenderweise besitzt er eine hintere Starrachse. Sein Motor, aus dem 12 Zylinder 250 Gran Turismo weiterentwickelt, erhielt den Leistungszuwachs durch neue Zylinderköpfe, in denen die Kerzen nahe den Auslaßventilen sitzen, und durch 6 Weber-Doppelvergaser. Dieser Testa Rossa, von Scaglietti karossiert, dürfte in der kommenden Saison schwer zu schlagen sein.

Ferrari müßte nicht Ferrari sein, wenn er nicht trotzdem schon an einen neuen Rennsportwagen denken würde, der vermutlich bereits in Sebring und bestimmt in Le Mans eingesetzt werden wird. Er wird einen aus dem Formel 1-Motor abgeleiteten V6-Zylinder besitzen, der auf 3 Liter vergrößert wird und



Kopfbild: Für die kommende Grand Prix-Saison setzt Ferrari alle Hoffnungen auf seinen V6-Zylindermotor Dino 246. Links: Der 3 Liter V12 Testa Rossa-Rennsportwagen von Ferrari, wie er im Januar in Argentinien an den Start geht.

beträchtlich über 300 PS leisten soll. Für ihn sind zwei verschiedene Rohrrahmenchassis in Arbeit, das eine sehr ähnlich dem Testa Rossa, das andere besonders kurz und offenbar breiter, sofern uns unser Blick nicht trügte.

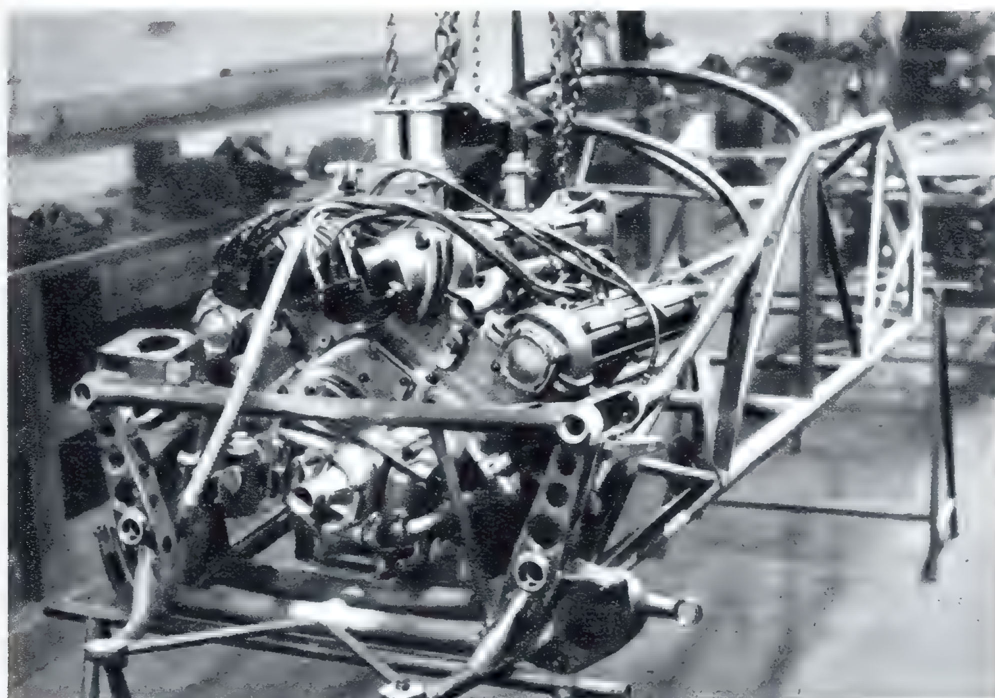
Mit diesen beiden Rennsportwagen, dem einen einsatzbereit, dem anderen zumindest auf dem Reißbrett eine Kanone, wird Ferrari den Aston Martin und Jaguar einheizen, wie sie's brauchen – wenn nicht auch aus England etwas Besseres zu erwarten ist.

Der 250 GT wird als Gran Turismo-Wagen unverändert weitergebaut, neu ist das „California" getaufte Spyder-Modell, das von Farina entwickelt wurde und in Modena von Scaglietti in einer Auflage von 200 Stück für den Export nach den USA produziert werden wird.

Soweit Enzo Ferraris Programm für 1958. Als kleine Indiskretion möchten wir nur noch bemerken, daß der Zauberer von Maranello niemals die Idee aufgegeben hat, einen Sieg in Indianapolis seiner wahrlich stolzen Erfolgsliste zuzufügen.

Bei dem zierlichen V6 Zylinder-Ferrari Grand Prix-Wagen haben die 6 Luftansaugtrichter der Vergaser eine eigene Plexiglasverkleidung wie das Cockpit.





Hier wird der V6-Motor in den neuen, nur 44 kg schweren Gitterrohrrahmen gehängt.

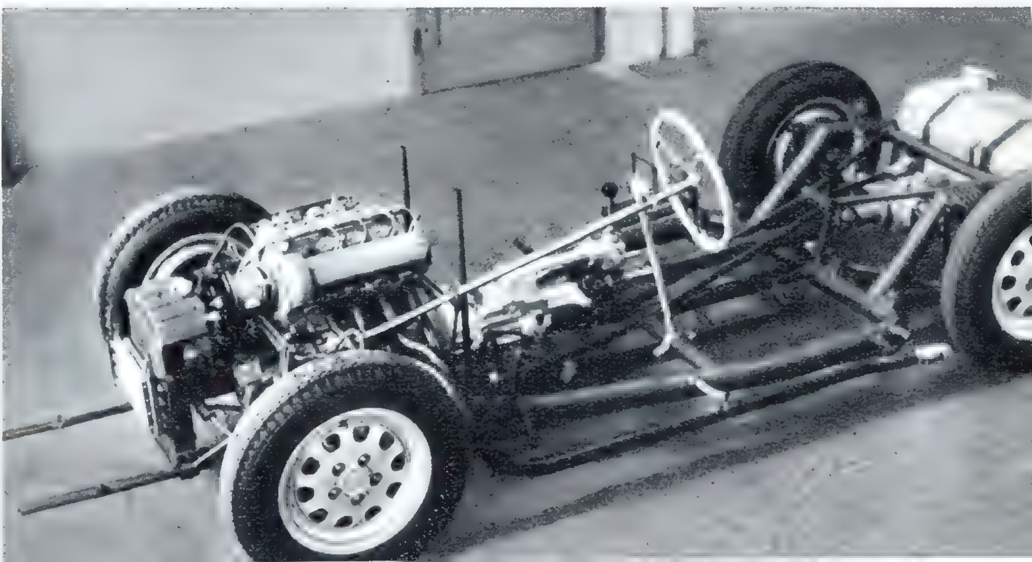
Fotos: Cahier

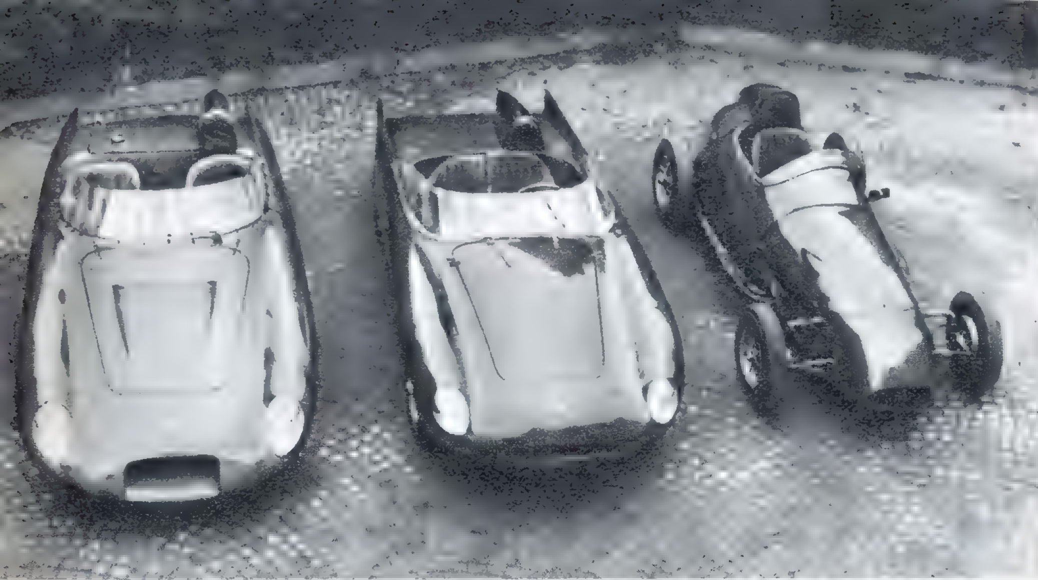
Bei den Fahrern sind keine Änderungen bekannt: wir werden Collins, Hawthorn, Musso, Graf Trips, Phil Hill und Gendebien wieder am Start sehen, wobei die 4 Erstgenannten die Grand Prix-Piloten sein werden. Möglicherweise werden auch Trintignant und Seidel für einige Rennen herangezogen werden, und gerüchtweise verlautet, daß Ferrari binnen kurzem einen ganz neuen Fahrer für seine Wagen bekanntgeben wird.

Bei Maserati in Modena herrscht eine wesentlich niedergeschlagenere Stimmung, ja, der Eindruck regelrechter Traurigkeit geistert über den verlassenen Rennwerkstätten. Denn die Entscheidung, 1958 werksseitig nicht an den Start zu gehen, scheint unumstößlich. Das Sonderbare ist, daß unter dieser Entscheidung nicht nur die Renn-Ingenieure Alfieri und Bertocchi, nicht nur die Monteure und der Rennleiter Ugolini leiden, sondern auch Graf Orsi, der Chef des berühmten Hauses mit dem Dreizack als Emblem. Nein, die Stimmung ist nicht froh bei Maserati, wo die Rennbeteiligung doch immer das innerste Anliegen des Hauses war. Wir haben mit allen Genannten ausführlich gesprochen. Natürlich hat Maserati nicht aufgehört wegen des Totalverlusts eines 4,5 Liter und des Teilverlustes zweier weiterer in Caracas, sondern vielmehr wegen der Entscheidung der CSI, nur noch 3 Liter-Rennsportwagen zuzulassen. Maserati hat für die bisherige freie Sportwagenformel viel investiert mit dem Bau von fünf 4,5 Liter-Wagen, die ja auch tatsächlich mit Abstand die schnellsten und – abgesehen von so unvorhergesehenen Ereignissen wie in Caracas – unschlagbar waren. So verlor man zwar knapp die Sportwagen-Meisterschaft, setzte jedoch alle Hoffnungen auf 1958.

Aber plötzlich, und nur 2 Monate vor Beginn der neuen Saison in Argentinien, beschloß die CSI die Änderung der Formel. Nichts gegen die 3 Liter-Formel, aber sie hätte zumindest ein Jahr zuvor angekündigt werden müssen! Maserati hatte Ende Oktober bei der CSI um Bestätigung gebeten, daß die gültige Formel zumindest bis Januar 1959 in Kraft bleibt, und tatsächlich wurde die Firma nach der letzten Sitzung der CSI in Paris beruhigt, daß alles in Ordnung sei und 1958 keine entscheidenden Änderungen eintreten

Das Chassis der 750 und 1100 ccm-Osca mit den neuen Leichtmetallrädern, die aus Gewichtsgründen auch nicht mehr als Rudgeräder ausgebildet wurden.





Die Stanguellini-Armada. Links ein 1100 von Campana, Mitte ein 750er von Scaglietti, rechts der 1100er Junior-Monoposto.

würden. Aber das waren leere Versprechungen, denn es wurde ja nicht nur die Sportwagen-, sondern auch die Formel für die Läufe der Europäischen Bergmeisterschaft geändert, insofern, als diese für 1,5 Liter-Wagen ausgeschrieben wurde. Und Maserati baut keine 1500er mehr!

So hat sich Maserati offiziell zurückgezogen, bis von seiten der Sportbehörden mehr Einsicht für die Belange der Industrie gezeigt wird; aber ernstzunehmende Kunden werden natürlich vom Werk mit allen Mitteln unterstützt werden. Das bedeutet beispielsweise, daß Fangio oder – um einen andern Namen zu nennen – Trintignant, wenn sie morgen einen Maserati im Rennen fahren wollten, die Wahl zwischen dem 6 Zylinder-Grand Prix und den 2- und 3-Liter-Sportwagen hätten, ja möglicherweise sogar das für 1958 vorgesehene neue Modell bestellen könnten. Wir werden also auch in der kommenden Saison durchaus ernstzunehmende Maserati bei den großen Rennen sehen, wobei es interessant ist, zu hören, daß bei der Umstellung von Alkohol- auf Flugkraftstoff beim 6- und 12-Zylindermotor doch nur relativ wenig PS verlorengegangen sein sollen. Für den neuen 6 Zylinder waren ein neues Chassis und eine neue Karosserie in Entwicklung, und ebenfalls ein ganz neuer V6-Zylinder-Motor. Wer weiß, ob man von ihm nicht noch hören wird.

Unberührt vom Entschluß, einstweilen nicht mehr zu rennen, bleibt natürlich die Weiterentwicklung und Produktion des 3,5 Liter-Gran Turismo-Wagens, der ziemlich lange brauchte, um serienreif zu werden, inzwischen aber au point zu sein scheint. Mittlerweile ist eine leichtere Karosserie von Zagato oder Touring vorgesehen, ebenso eine Leistungssteigerung auf 270 PS bei dem für sportliche Zwecke gedachten Modell.

Wir verließen Maserati mit der Überzeugung, daß für die vor uns liegende Saison die Würfel gefallen sind, daß jedoch die wichtigen Privatfahrer jede nur denkbare Werksunterstützung erhalten werden.

In der Laboratoriums-Sauberkeit der winzigen Osca-Fabrik in Bologna fanden wir die Brüder Maserati eifrigst beschäftigt mit den Vorbereitungen für die neue Rennsaison, in der sie mit Formel 2- und Sportwagen von 750, 1100 und 1500 ccm antreten werden. Der Formel 2-Wagen besitzt den nicht zu unterschätzenden Vorteil, mit einem Minimum an Veränderungen für Sport- wie Rennwagen-Rennen verwendbar zu sein. Die Brüder Maserati sind nämlich gar nicht so sehr davon überzeugt, daß ein Einsitzer-Formel 2-Wagen unbedingt schneller als ein strömungsgünstiger zweisitziger Rennsportwagen sein müsse. Und für die Kundschaft ist es andererseits von großem Vorteil, wenn man mit ein und demselben Auto bei zwei verschiedenen Gruppen von Veranstaltungen starten kann.

Der 1500er Osca, der mit dem zwangsgesteuerten Motor von 150 PS geliefert wird, wiegt 475 kg als Formel 2- und 520 kg als Sportwagen. Chassis und Radaufhängung wurden leicht überarbeitet, während die Bremsen grundlegend geändert wurden. Mit Spitzenfahrern am Volant sollten solche Osca den Porsches zur heißen Konkurrenz werden. Der 1100er Osca, der direkt vom 750er abgeleitet wurde, war 1957 auf den europäischen Rundstrecken der schnellste 1,1 Liter. Nur auf den englischen Flugplatz-Kursen haben die Lotus sich überlegen gezeigt. Bei 450 kg Gewicht leistet der 1100 ccm 100 PS und der 750 ccm 75 PS. Dieser letztere gewann bei der Mille Miglia seine Klasse und fiel in Le Mans, an 2. Stelle der Index-Wertung liegend, durch einen dummen Zufall aus. Beim letzten Rennen der italienischen 1957er Saison auf der neuen kleinen Rundstrecke von Vallelunga in der Nähe von Rom siegten ein 1100er Osca mit Mantovani vor einem 750er Osca mit Colin Davis vor einem großen Feld mit so guten Leuten wie Musso und Cabianca auf 2 Liter Maserati!

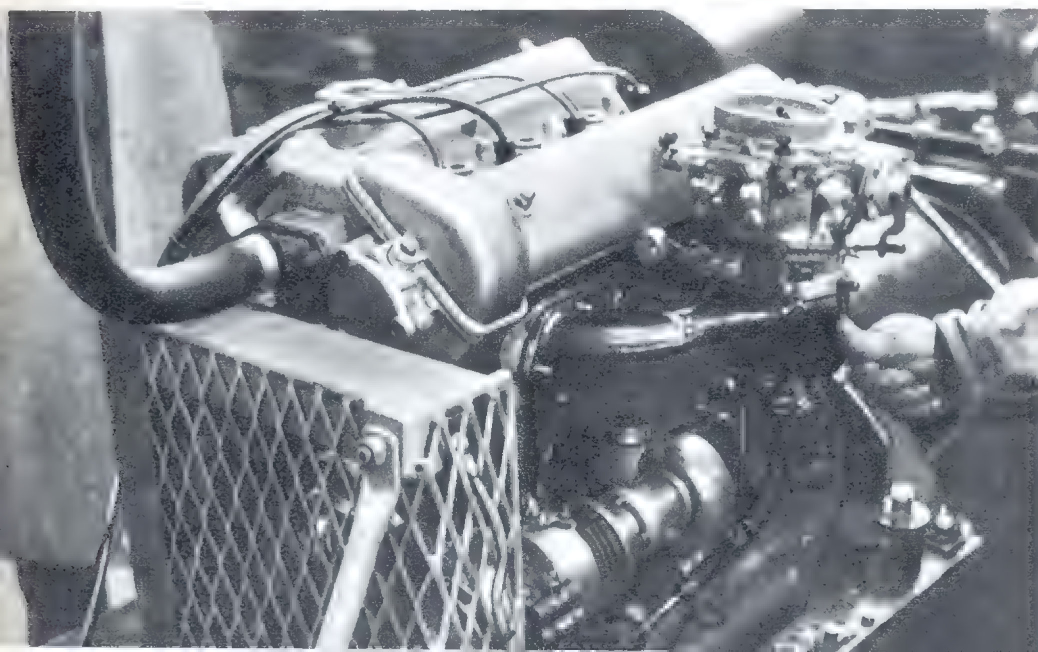
Unsere interessanteste Entdeckung bei Osca war ein 1,5 Liter-Gran Turismo-Motor mit Einfachzündung, der in seiner normalen Version 80 und als Turismo Veloce 120 PS leistet. Neue Konkurrenz für den Porsche Carrera! Ein Gerücht besagt, daß Fiat an diesem Osca Gran Turismo-Typ interessiert wäre, nachdem Alfa Romeo mit den Giulietta-Sporttypen soviel Erfolg eingestrichen hat. Im Sinne des Sports wäre es nur zu begrüßen, wenn dies Gerücht einen realen Boden besitzt.

Nicht weit von Ferraris Modeneser Werk befindet sich die Fiat-Vertretung von Stanguellini, der in Italien soviel dafür getan hat, daß die kleinen Fiat schneller laufen. Für die 58er Saison hat Stanguellini einen neuen niedlichen 750er herausgebracht, der 70 PS leisten, 380 kg wiegen und mit seiner hübschen Scaglietti-Karosserie 175–180 km/st laufen soll. Ebenfalls von Stanguellini stammt die Idee der Junior-Formel, die mit billigen Rennsportwägelchen junge Fahrer bilden soll. Der Junior-Stanguellini benutzt das leicht abgeänderte Chassis des 750er Rennwagens, besitzt aber einen Fiat 1100-Motor mit 2 Vergasern, der rund 65 PS leistet. Bremsen, Getriebe und Kraftübertragung stammen vom Fiat 1100. Das Auto läuft 170–175 km/st und kostet weniger als 2 Millionen Lire (etwa 13 500 DM). Verschiedene Junior-Formelrennen, bei denen diese Wagen benutzt werden, sind in der kommenden Saison geplant.

Zum Schluß noch ein Blick nach Frankreich, betreffend die Gran Turismo Dauphine. Ein von Ghia entworfener Prototyp wurde von Renault akzeptiert; der sehr hübsche Wagen wiegt 730 kg, 120 kg mehr als die normale Dauphine, und soll in zwei Versionen herauskommen: die eine mit den technischen Merkmalen der Gordini-Dauphine, die andere leichter, mit 50 PS-Motor und für Rennzwecke gedacht. Gerüchtweise verlautet, daß die Dauphine Gran Turismo Veloce einen 1000 ccm-Motor mit halbkugelförmigen Verbrennungsräumen ähnlich dem des Peugeot 403 erhalten wird. Ihr Preis soll in der Größenordnung von ffrs 800 000 liegen. Sagt man ...

Bernard Cahier

Der neue 1,5 Liter Gran Turismo-Motor von Osca auf dem Prüfstand: ein Vierzylinder mit Einfachzündung, Ventile im 80°-Winkel, 80 PS in der Normal- und 120 PS in der Turismo-Veloce-Ausführung.



Die eindrucksvollen Steinmassen auf dem Bild rechts umgeben den durch viele Kämpfe und Kriege berühmten 1030 m hohen Khaiberpaß zwischen Indien und Afghanistan. Das Fotografieren ist in diesem politisch heißen Gebiet verboten. Der Ford 17 M gehört unserem Mitarbeiter Dipl.-Ing. Ernst Wiese, dessen ersten Bericht von seiner Fahrt durch den Orient wir im vorigen Heft brachten. Zusammen mit der Münchener Pressefotografin Marianne Thal will er auf dem Landweg durch Rotchina bis Peking und Shanghai fahren, ein Unterfangen, das bisher noch keinem europäischen Touristen geglückt ist. Der Bericht und die Fotos auf diesen Seiten erreichten uns aus dem hintersten Indien. Wiese ist damit seinen Zielen schon ein Stück nähergekommen. Freilich hat er die gefährlichsten und unwegsamsten Strecken seiner ungewöhnlichen Fahrt noch vor sich.



Kühe, Kasten und Afghanis

Mit dem ewigen Kampf des Amtsschimmels gegen das Automobil ist es in Asien nicht anders als in Europa. Vom Federkiel und von den handgeschriebenen jahrhundertalten Folianten der untersten Kulikasten zieht sich der rote Faden bis zum prunkvollen Zeremoniell und vergoldeten Cadillac der Könige, es wiehert das schwergeprüfte Tier über Importsperren und Auslanddevisenbesitzer, Dringlichkeitsbescheinigungen und Begünstigungskurse. Im übervölkerten 350-Millionen-Indien, in dem auf rund 3000 braune Köpfe ein Personenwagen kommt, ist der Bedarf auch anno 1957 nicht größer als 10 Jahre vorher, da Maharadschas und Engländer zu den einzigen privilegierten Besitzern solch „fahrenden Gottes" gehörten. Denn bei Durchschnittslöhnen der unteren Kasten von 1 DM pro 10 Stunden-Arbeitstag werden automatische Maschinen ebenso unrentabel wie Benzinmotoren – angesichts der Gleichung: ein Liter Treibstoff gleich 6 Arbeitsstunden! (In USA eine Stunde gleich 40 Liter!) Und lediglich der Industriemaharadscha läßt seinen ersten Assistenten den Kampf gegen die Formalitäten angehen, die notwendig sind, um einen der zu 35% mit indischer Arbeit und Material – vorgeschrieben sind ab 1957 40% – in Kalkutta zusammengesetzten „Hindustan" (ein abgewandelter „Ambassador") zu besitzen. Der erste Assistent beauftragt den zweiten Assistenten für sich mit dem Kauf eines in Bombay zusammengebastelten Fiat 1100, der nur die Kleinigkeit von 12500 Rupies, etwa einem Jahresgehalt kostet. Der zweite läßt den dritten für sich einen indisch-italienischen Roller kaufen und dieser begnügt sich bereits mit dem Fahrrad, das von 10 Millionen seinesgleichen gefahren wird. Der vierte Assistent fährt in der Roller-Rikscha, der fünfte mit drei Kollegen in der Motordreirad-Rikschah, und der sechste läßt sich in der Tret-Rikschah ziehen. Doch auch der Chauffeur des ersten Assistenten hat noch einen Boy, und beim Chauffeur des Industrie-Maharadscha hat auch dieser erste Boy noch einen zweiten Boy, der dem ersten Boy die Betelbrocken holen muß, während jener auf den Wagen aufpaßt und der Chauffeur schläft... Doch von diesem Kastengeist bis ins tausendste Glied sind auch schon die Kühe erfüllt, die heilig und frei in Straßen, Bazars und Tempeln promenieren und bei dem Fiat-Gehupe nicht einmal den Kopf würdig bewegen. Etwas schneller weichen sie nur zur Seite, wenn sie die tieftönende Sirene des Tata-Mercedes-Bus anheult – bereits 5000 von diesen silbernen Riesen bevölkern Indiens Asphaltstraßen.

Doch auch in den benachbarten Ländern des Mittleren Ostens ist es mit den Formalitäten, die wie Mauern dem seltenen Autofahrer entgegentreten, nicht viel besser. In Pakistan, dem mohammedanischen Teil des früheren Indien, wo keine Kühe, sondern nur



Im riesigen Rund des Amphitheaters von Jerash wirkt der Taunus 17 M klein und unscheinbar. Welch ein Anblick muß es aber gewesen sein, als der gepflasterte Zugang noch von golden leuchtenden Säulen eingefaßt war, die die feierliche Stille der Landschaft unterstrichen.

Bettler den Verkehr behindern, erreicht der Schwarzmarkt himmlische Höhen, und der Karachi-VW klettert leicht auf 16 000 Rupies. Nebenbei geht die Mär, daß Generaldirektor Nordhoff das Geschäft nicht mit Indien abschließen wollte, weil in seinem Hotelzimmer eine Maus mehrfach den Schreibtisch kreuzte. Die Millionen der Mitglieder der Kasten 279 bis 299, die vor der „Befreiung" des Jahres 1947 bei Herannahen des brummenden Maharadschamotorwagens – und demgemäß jedes ähnlichen – sich der Länge nach in den Staub zu legen pflegten, treten nun nur noch in den plötzlichen Sitzstreik am Straßenrand.

Doch all dies ist noch äußerst wenig gegenüber den Bergen von Papier, die auf jenen armen Sterblichen warten, der in Afghanistan, weiland Ammanullahs Königreich ohne Eisenbahnschienen, zum 551sten Autobesitzer unter 13 Millionen wilddreinschauenden Bergsöhnen und Schafhirten aufsteigen möchte und zum Erreichen dieses Zieles den Weg des mittelalterlichen Rechts nicht zu verlassen wünscht. Selbstverständlich könnte er den Hindukusch des Papierkriegs der „Monopoles", die in der teils verstaatlichten Wirtschaft die Einfuhr vom Lippenstift bis zum kompletten Lkw-Chassis zu lenken vorgeben, mit einigen bunten Afghaninoten oder grünen Yankeescheinen wegpusten – einschließlich Einfuhrbewilligung, Steuererhöhung, Devisenherkunftsnachweis, 75%iger Inlandabgabe, 40% Zoll, Fahrbewilligung, Führerschein und Benzinschecks – einzeln und gesondert für jede Woche und jede Tankstelle ausgestellt! Ich fand aber unter meinen Bekannten keinen einzigen, der den Monopoles oder dem allgewaltigen Herren Finanzminister diese 50 000 Afghani gewidmet hätte, anstatt einer „privaten Zuwendung" von wenigen tausend, die den vielge-



Eine Flußüberquerung mit vierundzwanzig Mann ist hier, wo es keine Brücken gibt, etwas Alltägliches. Die Flüss in denen manchmal auch ein großer Wagen hängenbleibt. Die Bevölkerung kennt das, packt zu, brüllt meh

Längs der „Great Trunk Road" zwischen Delhi und Kalkutta in Indien steigen im Morgendunst über dem Wasser Märch





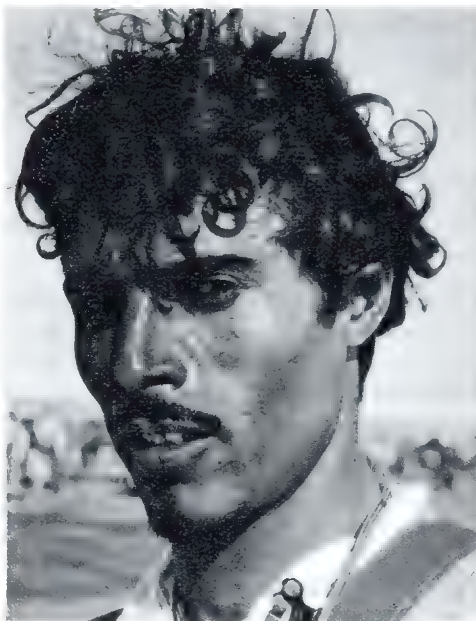
Das ist keine Filmkulisse, sondern der Ktesiphon bei Bagdad, dem man nachsagt, es sei der größte Rundbau des Altertums. Unvermittelt wuchtet dieser Riesenbau aus der Wüste auf; der Touricamp und die Menschen davor lassen ahnen, wie gewaltig diese Anlage einstmals gewesen sein muß.



d zwar nicht tief, haben aber gelegentlich flache Stellen, nötig, aber schließlich ist der Wagen dann doch drüben.

össer mit Mauern und Türmen wie eine Vision in den Himmel.





Ihm könnte man beim Zigeunertreffen in St. Maries sur Mer begegnet sein – aber es ist ein arabischer Wüstenpolizist auf der Pipeline zwischen Amman und Bagdad.

prüften Beamten das traurige Los der Verantwortung zu tragen helfen. Nur ich bewarb mich, bewaffnet mit Stempeln und Gebühren, dreimal innerhalb einer Woche jeweils mit einem Gesuch in Blocklettern geschrieben – denn Schreibmaschinen mit afghanischen Lettern sind in diesem wilden Lande, wo fast 9 von 10 nicht lesen können – noch unbekannt, um meine Petrolcheques. Es waren ihrer 7, für jede Pumpe zwischen Herat und Kabul – Gesamtdistanz dieser Hauptstraße fast genau 1000 km – einen. Gottlob hatte mir ein in Paris verbummelter afghanischer Akademiker die arabischen und orientalischen Ziffern im letzten Augenblick verwechselt und mir anstatt der angesuchten fünf jeweils gleich neun Gallonen ausgeschrieben. Dies erwies sich als äußerst günstig, denn 6 Kilometer nach der letzten Station riß plötzlich ein scharfer Schotterstein trotz Schutznetz dem Tank ein böses Leck. Ich drehte schnellstens den 17 M um, raste mit 120 km/st zurück in den Bazar von Jallalabad. Den letzten Tropfen verschluckte der Motor genau in dem Augenblick, da ich vor dem Laden des Spenglers ankam, der ohne jegliche Formalitäten auf den Tank ein Stückchen Konservendosenblech auflötete. Es hält noch heute!

Ja, sie waren alle sehr freundlich und hilfsbereit – vom Bazarschlosser in Herat angefangen, der ebenfalls ohne Umstände das Differential auseinanderzunehmen begann, um die Achse auszubauen, da er mit starker Faust einen Radbolzen abgedreht hatte! – bis hinauf zum Direktor der Staatsbank, der mir unter vier Augen riet, doch unsere Dollars nicht offiziell für 20 Afghanis in seiner Bank zu wechseln, sondern bei seinem Freund im Bazar für 50! Einige Noten werden da sicher für ihn abgefallen sein. Doch diese wilden Afghanen bettelten weder, noch stahlen sie so unverschämt wie in Indien oder dem Nahen Orient, wo die Langfinger schon jenen Meistern Siziliens Konkurrenz machen, die dem vor einer Bahnschranke haltenden Wagen beide Hinterräder abmontierten, ohne daß es die Insassen bemerkten. Ein Vorteil ist nur, daß man im Orient das, was nachts abmontiert wurde, am nächsten Morgen im Diebsbazar zurückkaufen kann – wenn nicht die Diebe es selbst anbieten! Vom Ventilverschluß bis zum Tankdeckel und vom Raddeckel bis zur Antenne findet jedes Stück seine Liebhaber, Spezialisten und Verkaufsorganisationen. Als ich



Mit der Ernährung muß man sich allerdings hier als Europäer umstellen, aber im Endeffekt schmecken die zähen, schliffigen Fladenbrote dann doch. Oder ist es der Hunger, der sie hineintreibt?

in Delhi nicht mehr täglich meine Rasierklinge wechselte, sondern eine bessere Marke länger benützen wollte, nahm sie mir der Boy kurzerhand aus dem Apparat. Vielleicht hatte er seine Verträge!

Vergeblich suchten wir durch Wochen einen Händler, der uns richtig herausgegeben hätte, selbst jeder Bankbeamte lächelte nur stolz, wenn wir ihm klarmachten, daß er sich zu seinem Gunsten verrechnet hätte. Erst am letzten Tag einer zweiwöchigen Persiendurchreise erfuhr ich schließlich durch Zufall den wahren Preis des Benzins – umgerechnet 21 Dpf! An keiner Pumpe war er angeschrieben, kein Wärter gab richtig das Wechselgeld heraus und keiner wollte jemals eine Fremdsprache verstehen! Auch meine Bekannten, die ich befragte, wußten nicht Bescheid, da sie das Anstehen bei den Stationen einem Boy überließen, der auch sein Trinkgeld machen wollte. Wer nicht beim Ölwechsel neben seinem Wagen stehenbleibt, bekommt sicherlich noch einmal das soeben abgelassene Öl eingegossen, wenngleich er Minuten vorher persönlich die Plombe der Kanne öffnete!

Zwischenglied zwischen diesen Langfingern und den Königen sind lediglich die Zöllner, die uns zum Beispiel an Indiens Genze mit einer Sturmflut von Formalitäten überschütteten, die selbst jene Afghanistans und Persiens in den Schatten stellten. Nachdem sie einige Tage vorher aus dem Doppelboden eines Buick Gold im Werte von 500 000 Rupies (450 000 DM) herausgezaubert hatten, war eine neue Verordnung ergangen, nicht nur jedes Stück Gepäck und jedes Winkelchen des Wagens zu untersuchen, sondern auch den völlig von Gepäck und Passagieren entleerten Wagen unter Polizeibedeckung bei der nächsten 29 km entfernten Brückenwaage wiegen zu lassen. Beim Vergleich mit dem im Carnet angegebenen amtlichen Gewicht sollte so jeder Schmuggler entlarvt werden. Nachdem aber bei unserem 17 M die Rücksitze fehlten, wodurch ein zusätzlicher Gepäckraum erzeugt wurde, setzte es plötzlich Untergewicht, und die Zöllner wollten schon den Motor auseinandernehmen. Ihre Aufmerksamkeit wurde aber in jenem Augenblick durch das tränenreiche Schluchzen meiner Partnerin und Fotografin unterbrochen: schon wollten die Neugierigen auch in jede der unbelichteten 250 Filmspulen unserer Reserve hineinschauen! Wenige Tage später mußte ich mich bis zum Finanzminister durchkämpfen, um eine Befreiung vom Einfuhrverbot für 4 Reifen zu erwirken. Es kostete mich 4 Tage Hotelaufenthalt zu je 35 DM! Vier an Ort und Stelle gekaufte Reifen wären billiger gewesen!



Die „Rote Moschee" in Delhi mit ihren leuchtturmähnlichen Minaretten liegt lagemäßig zwar etwas ungünstig – aber trotz ihrer Kompaktheit wirkt sie vor dem ewig blauen Himmel wie ein graziler Scherenschnitt.

Orientalische Gastfreundschaft und Förmlichkeit kennzeichnete lediglich die Beamten in Jordanien. Stundenlang mußte ich den lustigsten und grausigsten Geschichten lauschen, während der Chef meiner Partnerin – von der man stets annahm, daß sie meine Tochter wäre – den 55sten Heiratsantrag machte. Auch ganz ohne jegliche Formali-

Der Hauptverbrennungsplatz in Benares liegt direkt am Ganges. Hindus aber tauchen unmittelbar daneben in dem trüb und seuchenbeladen vorbeitreibenden Wasser unter, während auf den Stufen die heiligen Kühe ihren Kot absetzen, den die wilden Hunde in ihrem Heißhunger sofort verschlingen.





Das Rennteam des Königs Hussein: ein Porsche, ein Alfa Romeo, eine Corvette, ein MG und dahinter mit den spitzausgezogenen Schwanzflossen ein Eigenbau. – Eigentlich könnte man bei einem König mehr vermuten.



Erst raten – dann ansehen! Rechts Ernst Wiese, der Verfasser unseres Berichtes, im Gespräch mit seiner Majestät dem König Hussein I. In Westeuropa denkt man sich einen Potentaten allerdings doch etwas anders.

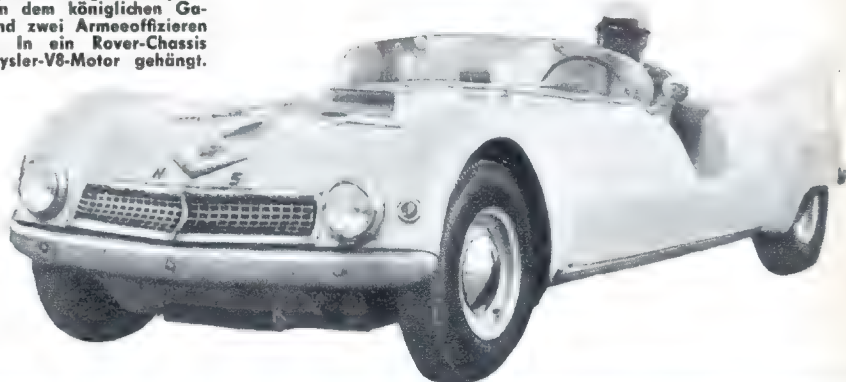
Fotos (11) Marianne Thal

täten! Wenige Schritte weiter war der Tankwart von den blonden Reizen gar dermaßen berauscht, daß er nicht auf die Benzinuhr achtete und den Strahl des Schlauches solange nach unten hielt, bis nicht nur der Tank voll war, sondern das Naß auch eine große Pfütze unter dem Wagen bildete!

Doch auch das vielgepriesene Zeremoniell der Könige des Orients erfährt mitunter eine kleine Einschränkung! Weniger bei Ibn Saud, dessen mit Maschinenpistolen beladene Leibgardisten in ihrer romantischen Beduinentracht auch den gepanzerten Cadillac des Wüstenherrschers vor den Objektiven neugieriger Journalistenkameras schützen, als in Amman, wo uns der junge motorsportbegeisterte Haschemitenherrscher Hussein ohne lange Vorbereitung am Flugplatz seiner Residenz nicht nur seinen eigenen Rennstall zeigte – einschließlich eines in der königlichen Garage zusammengebauten „Jordan"-Sportwagens (Chrysler-Motor plus Rover-Chassis und Humber-Lenkung mit selbstgebasteltem Flossenleichtmetallaufbau), sondern mich auch als ersten in seine neuesten Pläne einweihte. Mit den Sportwagenrennen im Nachbarstaate Libanon, bei denen er alljährlich mit seinem 300 SL den ersten Preis nach Hause trug, scheint er nun nicht mehr zufrieden und möchte auf der berühmten Wüstenstraße entlang der Pipeline zwischen Amman und Bagdad ein internationales Rennen laufen lassen. Über 1000 km lang ist die Piste, fast schnurgerade und – von 30 Kilometern abgesehen – recht gut asphaltiert. Einzige Gefahr sind hier nicht die Menschen, sondern wieder einmal die Tiere. Denn die Kamele der Wüste kann man weder einfangen noch abschießen wie in Mexiko die Kühe!

Ernst Wiese

Das ist der „Jordan"-Eigenbau-Sportwagen, der von dem königlichen Garagenmeister und zwei Armeeoffizieren gebaut wurde: In ein Rover-Chassis wurde ein Chrysler-V8-Motor gehängt.





So stellt man sich die zukünftige Rennstrecke entlang der Pipeline zwischen Amman und Bagdad vor: schnurgerade, asphaltiert – und umgeben von Kamelen.



Ausblick vom Gipfel des Großen Arbers gegen den Seeriegel. Wenn hier der Nordwest gegen die baumfreien Kuppen tobt, dann meint man irgendwo in den Hochalpen zu sein.
Foto: Spitta

Die Skigebiete im Bayerischen Wald

Der volkstümliche Ausdruck „Bayerischer Wald" ist insofern ungenau, als diese Bezeichnung nur einem Teilgebiet dieses Mittelgebirges zukommt: dem südwestlichen Teil, der von den Orten Regensburg, Schwandorf, Cham, Regen und Passau und der Donau begrenzt wird. Alles, was zwischen der B 85 und der Grenze liegt, ist der Böhmerwald. Seinen nördlichen Teil links der Straße Cham–Fürth–Waldsassen bezeichnet man als Oberpfälzer Wald, und die Kuppenlandschaft im Winkel zwischen den Bundesstraßen 15 und 22 als Steinwald. Da sich aber für dieses Gebirge entlang der tschechischen Grenze die Bezeichnung Bayerischer Wald eingebürgert hat, wollen wir sie beibehalten.

Das ganze Gebirgssystem ist annähernd 200 km lang und 40 km breit. Auf Süddeutschland übertragen, würde es von Bad Reichenhall bis Sonthofen reichen. Das ist für deutsche Verhältnisse ein außerordentliches Skigebiet.

Obwohl der Bayerische Wald nur knapp 1500 m Höhe erreicht, gilt er als schneesicherer als große Teile der deutschen Alpen. Da im Vorland des Bayerischen Waldes größere Erhebungen fehlen, sind die Schneemassen, die hier fallen, relativ hoch, und da es hier keinen Föhn gibt, fehlen die zwischenzeitlichen Abschmelzungen. Da man vor Lawinen so gut wie sicher ist, da Unterkunftsmöglichkeiten und Liftanlagen in genügender Anzahl vorhanden sind und da schließlich auch die Anfahrt aus dem norddeutschen Raum nicht allzu weit ist, sind alle Bedingungen erfüllt, die man an ein bevorzugtes Skigebiet stellen muß.

Im Bayerischen Wald kann man eigentlich überall Ski laufen. Die bekanntesten Wintersportplätze liegen jedoch auf einem relativ engen Raum beisammen: nämlich im Osser-, Arber-, Falkenstein-Gebiet zwischen Furth im Walde und Zwiesel.

Von Frankfurt fährt man am besten über Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Sulzbach-Rosenberg – Amberg – Schwandorf –

Cham hierher, von Stuttgart über die schnelle B 14 nach Nürnberg, und von München aus über Freising – Landshut – Deggendorf – Regen – Zwiesel. Wer über die Autobahn Northeim – Kassel kommt, geht an der Ausfahrt Bad Hersfeld von ihr herunter und fährt über Fulda, Brückenau und Hammelburg weiter nach Würzburg.

Wer jedoch in den Oberpfälzer Wald oder in den Steinwald will, der fährt vom Hersfelder Abzweig besser über Fulda – Gersfeld – Bad Neustadt – Ebern – Bamberg – Bayreuth nach Weiden; von Frankfurt über Aschaffenburg – Würzburg – Bamberg; von Stuttgart über Schwäbisch Hall – Nürnberg – Sulzbach-Rosenberg nach Wernberg, und von München aus über Freising – Abensberg – Regensburg – und Schwandorf nach Wernberg. Hier teilen sich die Wege; geradeaus geht es über Vohenstrauß in den Oberpfälzer Wald und links ab über Weiden in den Steinwald.

*

Als Ganzes gesehen ist der Bayerische Wald im Winter am ehesten mit dem Hochschwarzwald zu vergleichen. Allerdings nur mit denjenigen Teilen, die unterhalb der Baumgrenze liegen, da nur der Große Arber eine baumfreie Kuppe hat. Bei den Unterkunftsmöglichkeiten überwiegen die einfach geführten, sogenannten „gut bürgerlichen" Häuser. Großhotels und Hotels der Luxuskategorie fehlen. Da der Bayerische Wald als Fremdenverkehrsgebiet bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, spielt sich hier der ganze Betrieb ein wenig en famille ab. Den Gesellschaftsanzug kann man also ruhig zu Hause lassen. Man hockt in der Ofenecke bei einem Viertel Roten beisammen, spielt ein wenig Schach, die Zupfgeige wird in Betrieb gesetzt, manchmal riecht es auch ein bißchen nach Frischgebackenem aus der Küche, und – man ist zufrieden. Denn diejenigen, die hierherfahren, kommen wegen des Schnees und suchen keinen abendlichen Betrieb.

Sprungschanzen gibt es schließlich auch, wer will, kann an Skikursen teilnehmen, eine Bergwacht hat man auch organisiert, und im übrigen werden Rodeln, Eislauf und Eisstockschießen groß geschrieben. Letztendlich gibt es im Bayerischen Wald noch eine Anzahl von Berghäusern und Berghütten, in denen man ebenfalls gut unterkommt. Da hier jedoch die Bettenzahl beschränkt ist, ist es ratsam, sich rechtzeitig anzumelden.

*

Der Mittelpunkt der Wintersportgebiete im Bayerischen Wald ist Bayrisch Eisenstein (725 m, 1800 Einwohner). Die große Attraktion sind hier der Arbersee inmitten von Urwäldern und der Sessellift auf den Großen Arber. Ein Zimmer kostet pro Nacht 2.50 bis 4.– DM. Das beste Haus liegt aber 6 km entfernt oben am Brennes-Sattel: das Sporthotel Brennes. Hier muß man jedoch für ein Bett 6.– bis 10.– DM anlegen.

Im Dreisesselgebiet müssen Sie sich Haidmühle merken (800 m, 1200 Einwohner). Hier bekommt man schon ein einfaches Quartier für 2.– DM. Im Lamer Winkel empfehlen wir Ihnen, in Lam (575 m, 2600 Einwohner) selbst zu bleiben. Die Zimmer liegen hier in der Preislage von 2.– bis 4.– DM. Im Oberpfälzer Wald sind in letzter Zeit Fahrenberg und Silberhütte zum Zuge gekommen, und wer in den Steinwald will, der bleibe in Wiesau oder Freienfels. Alle diese Orte liegen in den Preisen auf der Basis von Haidmühle.

Wer lieber in Weiden bleiben möchte, dem sei dort der „Bayerische Hof" (5.– bis 10.– DM, Essen gut) empfohlen; in Passau waren wir im „Passauer Wolf" (5.– bis 14.– DM) recht zufrieden, in Regensburg gefiel uns im Park-Hotel „Maximilian" in erster Linie die Führung des Hauses, und im „Grünen Kranz" die Leistung der Küche. Es folgen das „Karmeliten", das „National" und der „Weidenhof" (alle 5.– bis 10.– DM).

Mit der Empfehlung von bestimmten Häusern hat es freilich seine Bewandtnis: es braucht nur die Leitung zu wechseln und das ganze Haus kann eine Kategorie tiefer rutschen; auch wenn nur der Küchenchef geht, kann sich die Qualität des Restaurants über Nacht ändern!

*

Die große Längsachse, die die einzelnen Skigebiete im Bayerischen Wald miteinander verbindet, läuft von Marktredwitz über Mitterteich, Tirschenreuth, Neustadt, Weiden, Leuchtenberg, Oberviechtach, Schönthal, Cham, Viechtach, Regen und Grafenau nach Freyung. Diese Straße ist teilweise in erstklassiger Verfassung, zum Teil von minderer Qualität. Gut ausgebaut gegen die Grenze zu sind folgende Teilstrecken: Mitterteich–Waldsassen, Straßenkreuz bei Leuchtenberg–Waidhaus, Schönthal–Waldmünchen, Cham–Furth im Walde, Regen–Bayrisch Eisenstein und Freyung–Landesgrenze. Auch das Verbindungsstück Waldmünchen–Furth im Walde–Eisenstein ist gut zu fahren und wird wie alle großen Straßen hier nach Neuschnee geräumt.

Gleichzeitig muß aber gesagt werden, daß viele Nebenwege im Bayrischen Wald in ausgesprochen schlechtem Zustand sind. Neu-

Armstark und zentnerschwer sitzt hier oft der Rauhreif an den Zweigen der Ebereschen. Aber ihr Holz ist zäh und unglaublich elastisch. Foto: Schieder



schnee gleicht allerdings manches aus, aber setzt dann zwischendurch Tauwetter ein, dann weiß ich Vernünftigeres, als auf den Bezirksstraßen hier oben spazieren zu fahren.

*

Im Laufe der Zeit haben sich im Bayrischen Wald eine ganze Reihe engumrissener Skigebiete herausgebildet, die sich fast alle mehr oder weniger gleichen.

Das Arberseegebiet ist das älteste, und darum auch das bekannteste von ihnen. Es liegt etwa in der Mitte des Böhmerwaldes und reicht bis 1456 m hinauf. Hier bieten sich die großen Hangschneisen ganz von selbst als Torlaufstrecken alpiner Prägung an. Der Große Arbersee mitten in den Urwäldern ist ein Eislaufplatz, der auch irgendwo in Nordschweden liegen könnte. Eine Liftanlage ermöglicht mehrere Abfahrten am gleichen Tag. Auch am Kleinen Arber liegt rund um die „Chamer Hütte" ein hübsches Abfahrtsgelände. Als Standquartiere kommen hier in erster Linie Bodenmais, Bayrisch Eisenstein, Ludwigsthal, Rabenstein und Zwiesel in Frage.



Im Rachel–Lusen-Gebiet, das nach seinen beiden Hauptbergen benannt wird, die dem Arber an Höhe nur um weniges nachstehen, liegt der tiefeingeschnittene Rachelsee mitten in Urwäldern. Die kahle flache Kuppe des Lusen erinnert an das Riesengebirge, und die Wälder erscheinen hier oben gegen die Hochmoore auf dem tschechischen Gebiet noch ausgedehnter und noch urwüchsiger als am Arber zu sein. Dieses Skigebiet bietet demjenigen am meisten, der für Natur en gros etwas übrig hat. Die Siedlungen heißen hier Waldhäuser, Mauth, Grafenau, Freyung, Frauenau, Klingenbrunn, Spiegelau und Oberkreuzberg. Außerdem stehen am Rachel und Lusen ganzjährig bewirtschaftete Berghäuser.

Das Dreisesselgebiet liegt ein Stück weiter gegen das Dreiländereck zu, wo die Grenzen Deutschlands, Österreichs und der Tschechoslowakei zusammenlaufen. Es ist knapp 1350 m hoch, und fast jeder Berg bietet hier gute Abfahrtsmöglichkeiten. Bei schönem Wetter kann man bis zu den Alpen sehen, und im übrigen ist diese Gegend der Schauplatz von Adalbert Stifters Erzählung „Hochwald". Die Orte, die sich hier als Standquartier eignen, heißen Bischofsreut, Haidmühle, Frauenberg, Neurechenau, Waldkirchen, Breitenberg, Wegscheid und Hauzenberg.

Das Ossergebiet liegt nördlich vom Großen Arber. Wegen der Gneisbänke und der steil abfallenden Bergflanken ist diese Ecke besonders für solche geeignet, die ein Skigelände suchen, das eine Mittelstellung zwischen „mittelgebirgsmäßig" und „alpin" einnimmt. Der Osser ist knapp 1300 m hoch, der Große Falkenstein eine Kleinigkeit höher. Das Naturschutzgebiet Höllenbachgspreng hat ebenfalls Urwaldcharakter. Hier liegen nur vier Ortschaften, die sich neben dem Schutzhaus am Falkenstein für einen Skiurlaub eignen: Lam, Lambach, Lohberg und Sommerau.

Am Höhenweg vom Mittagstein zum Großen Arber liegt das letzte der Skigebiete des Böhmerwaldes, das sich wegen seiner Kammwanderung von gut 20 km Länge besonders für Tourenläufer eignet. Dieser Höhenweg zieht sich in annähernd 1000 m Höhe vom Großen Riedelstein über das langgestreckte Massiv des Kaiterberges und das Schwarzeck zur Arbergruppe. Ich kenne keine Ecke im Böhmerwald, von der aus man dauernd während vieler Stunden derartig imponierende Ausblicke hat. An dieser Strecke liegen vier Unterkunftsstätten. Wer im Tal bleiben will, für den kommen nur drei Orte in die engere Wahl: Kötzting, Hohenwarth und Arrach.

*

Auch das Oberbreitenaugebiet im Bayerischen Wald ist ein ausgezeichnetes Skigelände. Es liegt 900 bis 1200 m hoch und eignet sich besonders für Anfänger. Bis zu einem gewissen Grade vermißt man hier jedoch die Wucht, die man anderweitig im Böhmerwald findet. Standquartiere im Oberbreitenaugebiet sind Deggendorf, Gotteszell, Ruhmannsfelden, Bischofsmais und Regen.

Das Pröllergebiet ist ein Höhenzug zwischen den Bergen des Böhmerwaldes und der Donau. Die steilen Nordwände gestatten überraschend schöne Abfahrten, und obwohl der Pröller nur 1070 m erreicht und damit wesentlich niedriger als der Böhmerwald ist, gilt auch das Pröllergebiet als schneesicher. Englmar, Viechtach und Kollnburg sind diejenigen Orte, in denen man hier Standquartier bezieht.

Im nördlichen Bayerischen Wald eignet sich besonders die Gegend um den Schwarzwihrsberg, den Hirschstein, den Gibacht und um den Hohenbogen für einen Skiurlaub. Das Terrain ist hier gut für Anfänger und für solche, die ausgedehnte Skiwanderungen unternehmen wollen. Cham, Rötz, Waldmünchen, Furth im Walde und Neukirchen–Hl. Blut sind hier die Unterkunftsorte.

*

Im Oberpfälzer Wald, wo die Erhebungen immer noch an die 1000-Meter-Grenze heranreichen, überwiegen Übungshänge und Höhenwege, die sich ganz von selbst zu Skiwanderungen anbieten. Mitten in diesem Waldgebiet liegen die beiden Schutzhäuser Silberhütte und Fahrenberg. Im Silberhüttengebiet liegen Altglashütte, Flossenburg, Schellenberg, Waldkirch und Störnstein.

Im Fahrenberggebiet merken Sie sich bitte Oberberrieth, Neuenhammer, Georgenberg, Neudorf, Neukirchen–St. Christoph, Waldthürn, Pleystein, Vohenstrauß und Tännesberg.

Der Steinwald ist als Skigebiet eigentlich viel zu wenig bekannt. Er ist ein urwüchsiges Stück Land, das seine ganz eigenen Reize hat und als Skigelände eigentlich alle Schwierigkeitsgrade aufweist, die man von einem 950 m hohen Gebirge verlangen kann. Der Katzentrögel ist der Hauptskiberg, und als Ortschaften kommen in erster Linie Windischeschenbach, Hessenreuth, Friedenfels, Erbendorf, Wiehau, Fuchsmühl, Waldershof, Waldeck, Zwergau und Pfaben in Frage. Dazu kommt noch das Marktredwitzer Haus.

*

In den kleinen Nestern dürfen Sie unterkunftsmäßig natürlich nicht dieselben Anforderungen stellen wie in bekannteren Wintersportplätzen. Aber dafür lebt und wohnt man hier zum Teil sagenhaft billig. Prospekte bekommen Sie durch die einzelnen Ortsverwaltungen oder durch den Fremdenverkehrsverband Ostbayern e. V. in Regensburg. An Karten – hier brauchen Sie genaue Unterlagen – nehmen Sie Blatt 17 und 20 der Deutschen Generalkarte mit, und im übrigen bleibt jetzt nur noch zu hoffen und zu wünschen, daß der Winter das hält, was er kurz vor Weihnachten schon in Norddeutschland versprach.

Ulrich Sempert

Blick vom Arber, dem Hauptwintersportgebiet des Bayerischen Waldes, über die Wälder auf die Tallagen.
Foto: Bayerwald



Das statuierte Exempel

Um es gleich zu sagen: Von der Juristerei verstehe ich so gut wie gar nichts. Wenn ich mir trotzdem die Freiheit nehme, hier zu einem juristischen Problem Stellung zu nehmen, so tue ich es im Hinblick darauf, daß sich umgekehrt Juristen Urteilsfähigkeit in Verkehrssachen ja auch dann zutrauen, wenn sie vom Verkehrswesen so gut wie nichts verstehen.

Es handelt sich um den Vorgang des Exempelstatuierens. Da ist in irgendeiner Kleinstadt an irgendeiner Stelle eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/st angeordnet. Einer fährt mit 50 durch, wird angezeigt und zu einer Geldstrafe von 20 Mark verurteilt. Einem zweiten Fahrer, einige Zeit später bei dem gleichen Vergehen erwischt, ergeht es nicht anders: 20 Mark. Einem dritten, einem vierten desgleichen. Dann kommt der fünfte. „Was?" sagt der Richter. „Schon wieder einer? Da muß doch mal ein Exempel statuiert werden! Fünfzig Mark!"

Woanders hat ein Richter einen Trunkenheitsfall zu verhandeln. Strafmaß: wie üblich und gerecht. Etwas später ein zweiter Fall, ein dritter, ein vierter. Und wieder platzt ein Kragen: doppeltes Strafmaß – als abschreckendes Beispiel.

Jedesmal, wenn ich in der Zeitung von solch einem Abschreckungs- und Exempelstatuierfall lese, frage ich mich: Ist das richtig? Ist das moralisch einwandfrei? Ein Sünder sollte doch nur dafür büßen müssen, was er verbrochen hat. Man kann doch auf der Waage der Justiz seine Schale nicht zusätzlich noch mit jenem Ärger belasten, der sich in den Gerichtsräumen durch die Wiederholung gleichartiger Fälle mit der Zeit angesammelt hat. Zum Vergleich: Wenn ein Schullehrer jedes Jahr der neu aufgerückten Klasse die gleiche Mathematikarbeit gibt und er beim Korrigieren immer wieder auf den gleichen Rechenfehler stößt (weil die betreffende Stelle zu dieser Fehlrechnung geradezu herausfordert), so kann er doch den Schülern des fünften Jahrganges nicht deshalb eine besonders schlechte Note erteilen, weil schon vorher vier Jahrgänge lang dieser Fehler gemacht worden ist! Ein Irrtum wird meines Erachtens nicht dadurch schlimmer, daß ihm schon andere erlegen sind.

Da ist aber noch so ein juristischer Begriff, mit dem ich nicht klarkomme: Strafverschärfung wegen Einsichtslosigkeit. „Die Strafe wurde in der Revision verdoppelt", heißt es da beispielsweise, „weil sich der Angeklagte uneinsichtig zeigte und sein Unrecht nicht eingestehen wollte." Daraus muß ich entnehmen, daß Richter erwarten, ein erwischter Verkehrssünder habe reumütig sozusagen auf allen Vieren zur Verhandlung geschlichen zu kommen, zu allem „ja" zu sagen oder – besser noch – sich gleich selber schuldig zu sprechen und um eine gehörige Strafe zu bitten.

Verdammt noch eins, als Angeklagter ist es doch mein gutes Recht, die Schuld so gut als möglich von mir abzuwimmeln; nichts zuzugestehen, was mich belastet, dafür alles herauszustreichen, was für mich spricht. Die Wahrung dieses (meines Wissens sogar gesetzlich zugesicherten) Rechtes kann mir doch nicht als Minus angekreidet werden und meine Strafe erhöhen! Wenn mich der Richter fragt: „Angeklagter, geben Sie zu, daß Sie zu schnell gefahren sind?" – wie komme ich dann dazu, ihm mit meinem „Ja" einen Blankoscheck auf meine Verurteilung auszustellen? Zumal es ja durchaus der Fall sein kann, daß ich auch im tiefsten Innern tatsächlich davon überzeugt bin, nicht zu schnell gefahren zu sein. Die Situationen im motorisierten Straßenverkehr sind doch so vielschichtig, so differenziert, daß im Gedränge der Für und Wider ein wirkliches, klares Schuldgefühl oft gar nicht aufkommen kann.

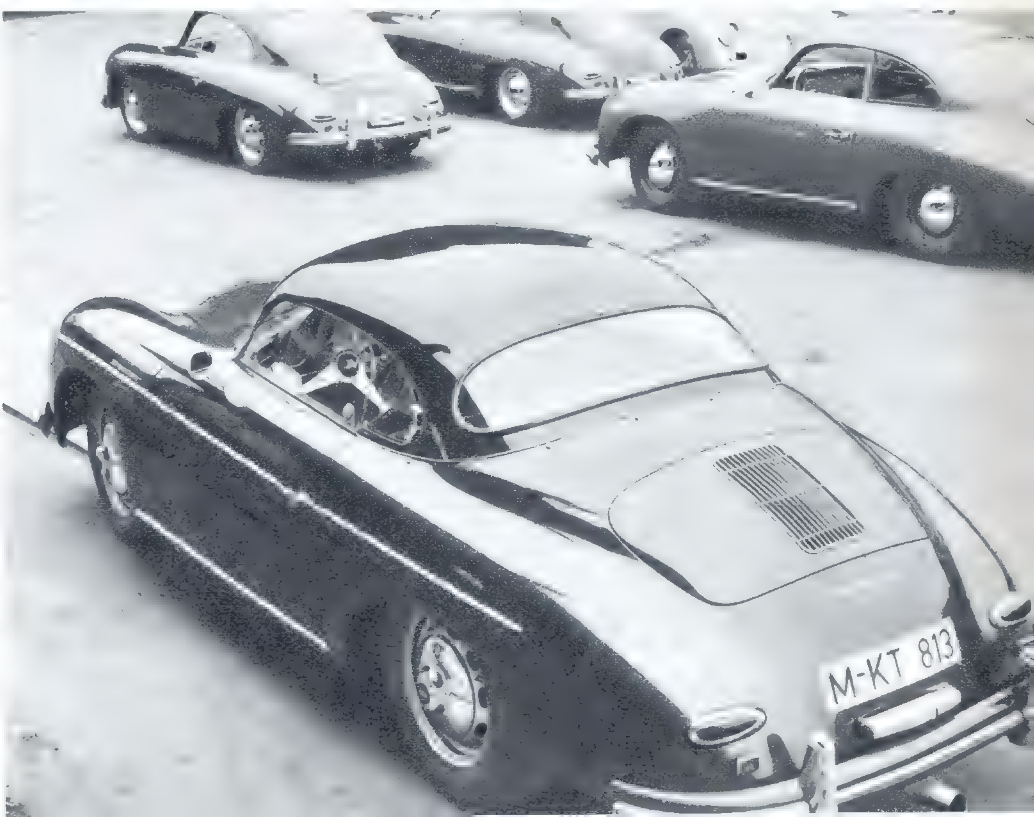
Es ist bekannt, daß sich manche notizblockzückenden Polizisten milde zeigen, wenn man untertänigst Reue zeigt, Reue heuchelt. Aber wenn man nun schon vor Gericht steht, dann sollte man zu solcher Bauchkriecherei nicht mehr animiert werden.

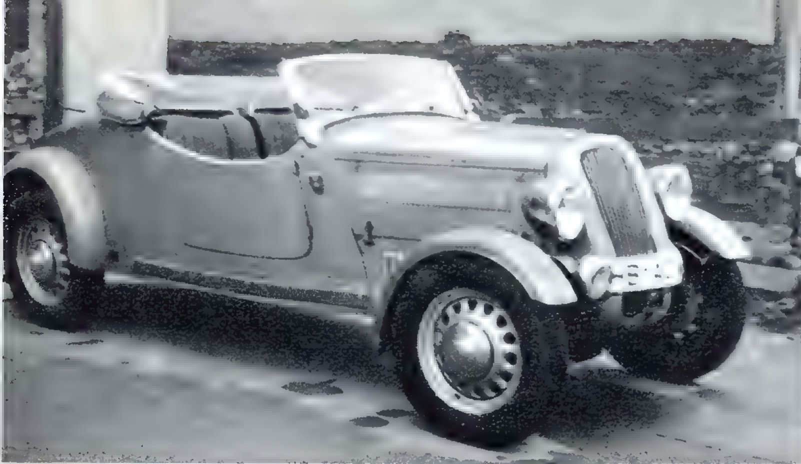
Selbstverständlich werden jetzt die Juristen sofort an Hand passender Paragraphen nachweisen, daß die statuierten Exempel und die Einsichtslosigkeits-Urteile juristisch durchaus eine Unterlage haben. Nun, das setze ich überhaupt voraus! Mir geht es aber nicht um die Paragraphen, sondern um die innere Berechtigung für solche Maßnahmen. Und die kann ich leider weit und breit nicht finden. Götz



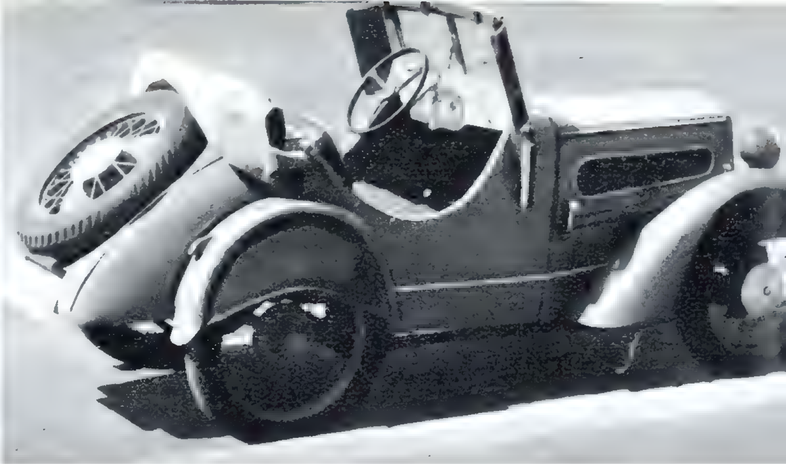
Selbst gestrickt

Ludwig Biendl, der bekannte Münchner Sportwagenfahrer und Eigentümer einer Autoreparaturwerkstatt, schuf nach eigenen Ideen ein formal sehr hübsches Hardtop für seinen Porsche Carrera-Speedster. Als Material wurden Aluminium und Plexiglas verwandt. Das federleichte Hardtop bietet einen nahezu vollkommenen Rundumblick und ist mit Hilfe eines normalen Verdeckverschlusses innerhalb kürzester Zeit demontierbar. Fotos: Weitmann





Aus der letzten großen Zeit der Roadster stammt dieser Borgward 2000: In den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg interessierte man sich von Staats wegen sehr für Geländewettbewerbe, die eigentlich für Serienwagen gedacht waren, bald aber von solchen Spezialroadstern beherrscht wurden.

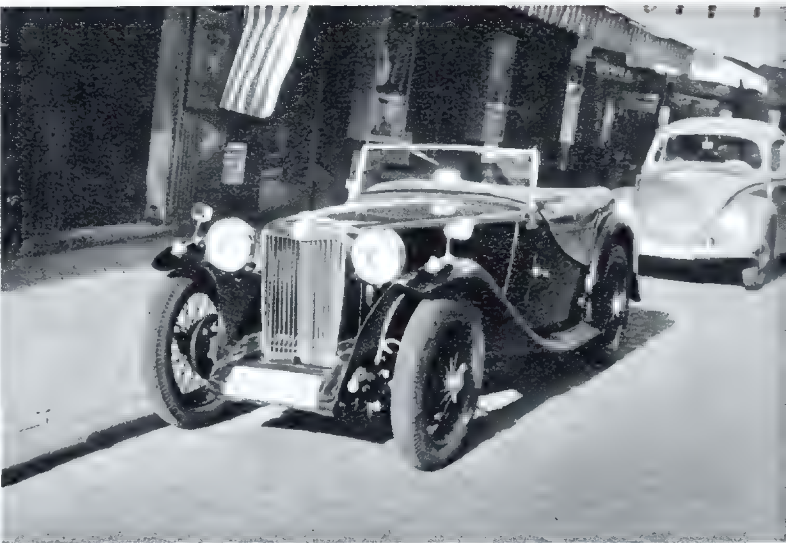


Eines der niedlichsten Autos überhaupt und zugleich ein Klassiker ist und bleibt der Dixi mit seinen unmittelbaren Nachfolgetypen von BMW und Austin. Und am nettesten waren die Roadster, an denen man heute noch mit tiefer Zuneigung hängt, wie dieser etwas modernisierte Dixi beweist.

Geliebte Roadster

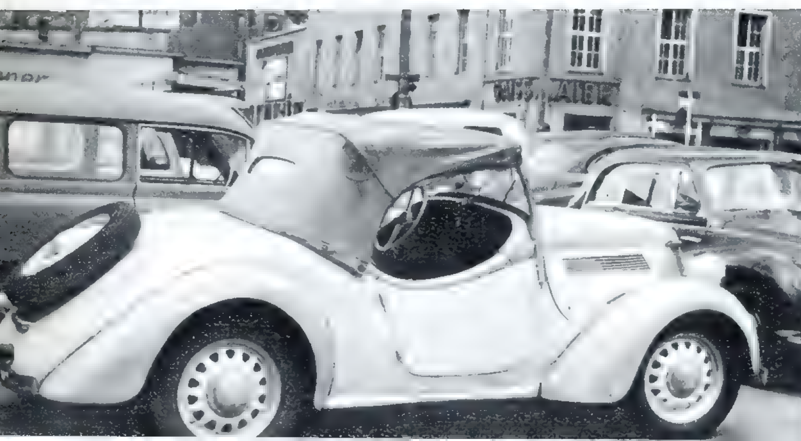


Einer der sehr wenigen deutschen Serien-Roadster der Nachkriegszeit, kaum bekannt: Gutbrod-Superior-Sport. Die Stückzahl blieb gering, die Harmonie der Form wurde in der Seitenansicht durch den vor der Vorderachse liegenden Motor gestört. Dennoch war der Superior-Roadster ein netter Wagen, dem man ein längeres Leben gewünscht hätte.

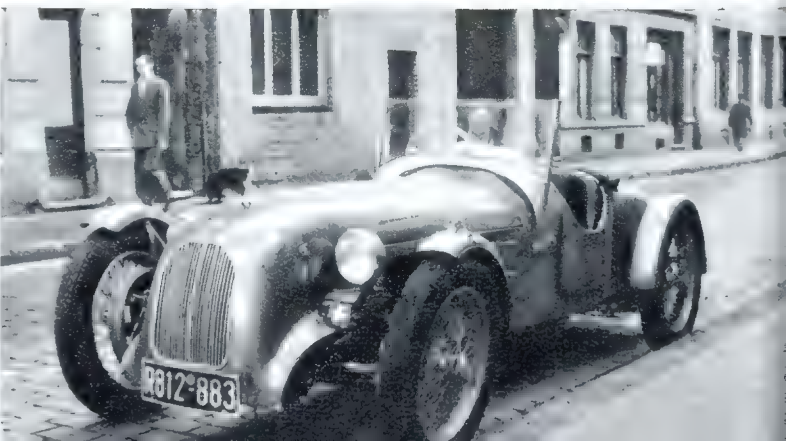


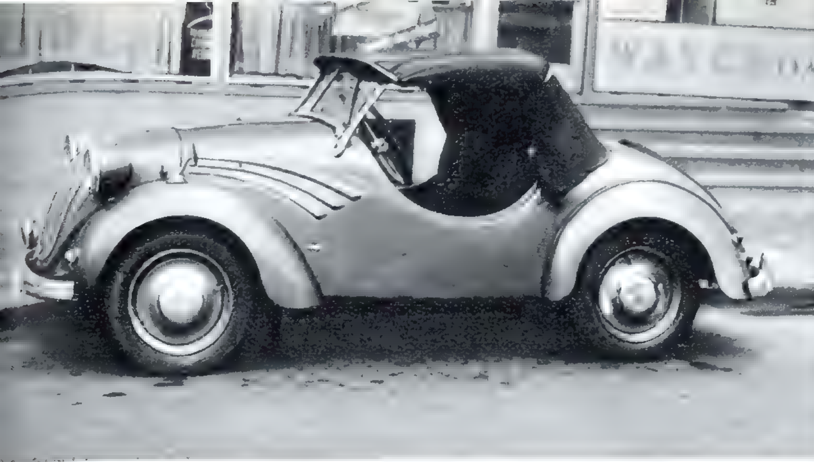
Ihn kann man wohl den klassischen Roadster nennen: Jahrzehntelang blieb der MG-Sportwagen fast unverändert schmal, hoch und eckig, dabei hart und nicht besonders schnell. Aber gerade dieser Stil war es, der faszinierte, und es ist doch irgendwie schade, daß die neuen MGs dem konstruktiven Zug der Zeit folgen mußten.

Von fast jedem Serienwagen gab es vor dem Krieg auch Roadster, aber nur wenige wurden zu einem bleibenden Begriff. Während die eleganten Adler heute fast ausgestorben sind, sieht man den hochbeinigen Ford-Eifel Roadster noch bisweilen mit kräftigen Nickschwingungen seines Weges ziehen.



Diesen Roadster könnte man auf Anhieb für einen der zarten BMW-Eigenbauten von Neumeier-Busenbach halten. Aber von jenen superschnellen und superleichten Wagen mit dem 328-Motor wird wohl keiner mehr existieren; der hier abgebildete Roadster ist anscheinend aus einem MG-Midget entwickelt.





Von zeitlosem Reiz ist der Topolino-Sport, 1938 mit Begeisterung begrüßt, wenngleich nicht allzuviel gekauft. Von Natur war er recht langsam, man konnte ihm aber mit Siata-ohv-Kopf und VD-Kompressor sagenhafte 130 km/st entlocken, wobei sich die nur zweifach gelagerte Kurbelwelle gebogen haben wird.

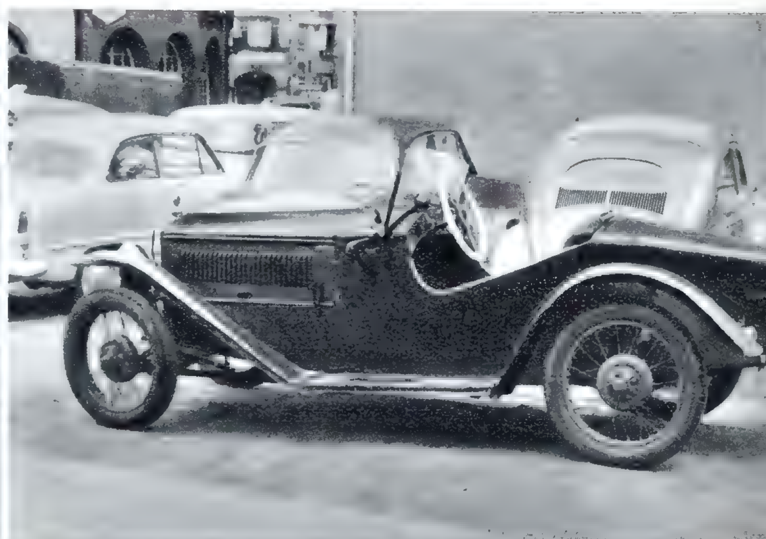


Das ist der Tornax-Sportwagen, für den man bei DKW möglichst schnelle Meisterklassen-Motoren auszusuchen pflegte. Frontantrieb und niedriger Schwerpunkt gaben dem Tornax eine Kurvenlage, die vergessen ließ, daß unter der langen Haube nur zwei Zylinderchen mit 20–22 PS schufteten.

Der Roadster ist ein Relikt aus dem heroischen Zeitalter des Automobils. Darauf beruht seine Faszination. Und zugleich seine Schwäche. Denn das heroische Zeitalter ist vorbei. Man weiß heute, daß Autos nicht „eigentlich" offene Wagen sind, sondern primär ein Fahrgastraum. Einst hatte der Motor das Primat vor den Passagieren, er nahm sich den besten Platz im Fahrgestell, er nahm viel Platz und immer noch mehr Platz, je stärker er wurde. Denn stärker hieß größer. Bis die Revolution der Passagiere kam und der Motor aus dem Raum zwischen den Achsen verdrängt wurde. Der Roadster aber, bei dem der Motor das Primat hatte und bei dem man demonstrativ den Raum an ihn verschenkte, wurde immer mehr zum reinen Liebhaberstück. Natürlich steckt auch anderes dahinter: alte Limousinen mit ihren hohen Aufbauten lagen viel schlechter als die niedrigen Roadster, man liebt auch frische Luft und den Hauch des Sportlichen, der von berühmten, schnellen Rennwagen und Roadstern auf das Fußvolk der falschen Sportwagen ausstrahlt. Alles in allem ist der Roadster jedoch nichts weiter als ein Auftrumpfen gegen den Geist der Zeit – um der Vergangenheit willen, in der die Kühe aber auch keine größeren Köpfe hatten und in der die Roadster langsamer waren als heute die Serien-Limousinen. *Si*

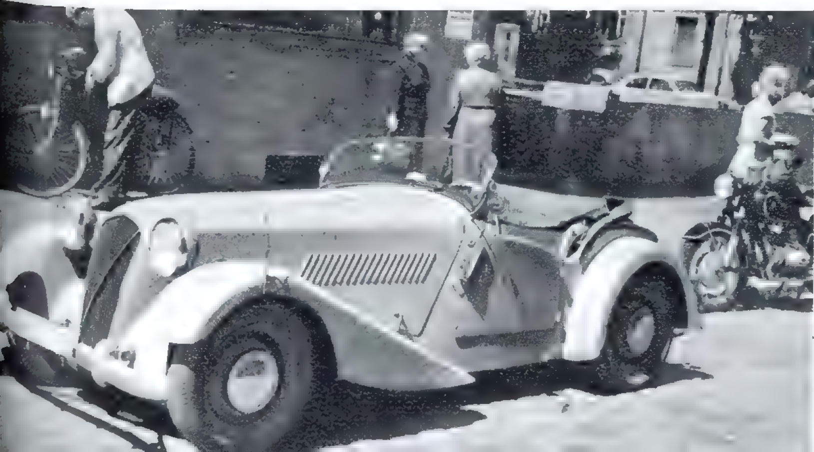


Der „offizielle" Meisterklasse-Roadster wirkt gegenüber dem Tornax fast bürgerlich behäbig. Er war auch nicht besonders leicht, schnell oder temperamentvoll, aber doch ein sehr dekoratives Auto, das auch heute nicht nur von Liebhabern elegant genannt wird. Zumal, wenn es so prächtig gepflegt ist, wie dieses Stuttgarter Exemplar.

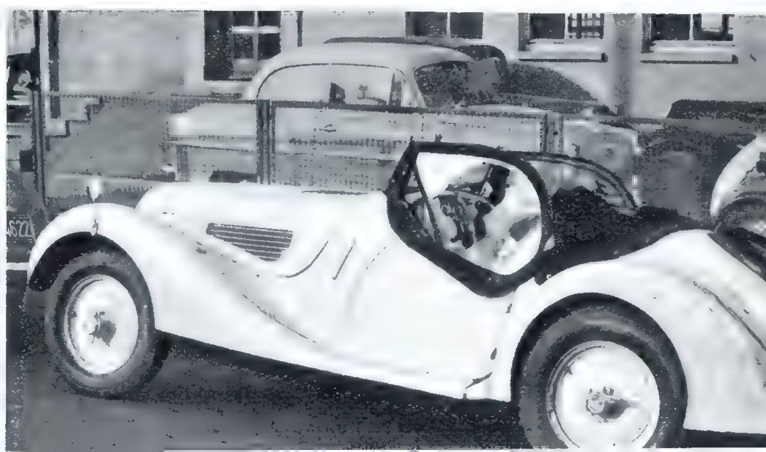


Ahnherr der DKWs war dieser Roadster-Typ, von dem man um 1930 schwärmte und an dem man eigentlich zum erstenmal lernte, daß man auch in einem Kleinwagen Spaß am Fahren haben kann. In Stuttgart laufen sogar noch zwei solche Wagen, von denen der abgebildete schlechter erhalten ist, aber noch das Original-Heck hat.

Dieser Eigenbau hat Frontantrieb und anscheinend einen Citroen-Motor, womit Leistung und Fahreigenschaften ihn zu einem echten Sportwagen stempeln dürften, was ja mit dem Begriff des Roadsters durchaus nicht gleichbedeutend ist. Oder steckt doch nur ein DKW unter der Haube? Umgang mit Roadstern macht mißtrauisch.



Last not least der deutsche Sportwagen der Vorkriegszeit: BMW 328, 2 Liter, drei Vergaser, 80 PS und mehr. Oft ist er heute so heruntergewirtschaftet wie auf unserem Bild, und es soll mahnen, solche Denkmäler aus besonnter Vergangenheit des Automobils nicht zu vergessen.



Jubiläum der zweiten Hand

Von den vielen Reden habe ich nur behalten: „Nun laßt die Unternehmer auch noch ein wenig am Leben!" Und: „Der ist der Hecht im Karpfenteich."

Der Unternehmer, der noch ein wenig am Leben bleiben möchte, ist Auto Becker aus Düsseldorf, der Jubilar. Ich weiß nicht, ob er wirklich mit Vornamen „Auto" heißt. Man nennt ihn jedenfalls so, hier in Düsseldorf. Er ist auch der Hecht. Die anderen in seinem Wirtschaftsverband Gebrauchtwagenhandel sind alles Karpfen. Der Verbandsgeschäftsführer muß es ja wissen; der hat es geredet. – Der Hecht setzt im Jahr rund 30 Millionen um. Deutsche Mark, nicht Zweithandautos.

Als er vor zehn Jahren anfing, hat Auto Becker (recht betrachtet) eine Tauschzentrale aufgemacht. „Tausche 14er-Schraubenschlüssel gegen Schalthebel für P 4". So langsam lief das dann an. Aus den Schalthebeln wurden Getriebe, an den Getrieben hingen bald guterhaltene Imbert-Holzkochanlagen, und wenn man bei den Tommies vier Reifen tauschen konnte gegen ein paar Ritterkreuze, dann konnte man das Chassis und den Motor, den man im heimatlichen Busch noch gefunden hatte, zu einem Auto zusammenbosseln. Immerhin, als es 1948 in Deutschland noch keine Autos zu kaufen gab, sondern nur zu beziehen – was, wie wir uns erinnern, was anderes war –, da konnte man bei Auto Becker Autos kaufen und sogar gleich mitnehmen. Es wurde wirklich das Schaufenster aufgemacht, und das Auto für einen selbst 'rausgefahren.

Weil sich das schnell rundsprach, konnte der Hecht schnell neue Ausstellungsräume und sogar Salons aufmachen. In den Salons standen feine Märchenmobile aus dem Lande, wo Dollars abgeschmackte und alberne Karosserien entstehen ließen, wogegen wir streng unser europäisches Gesicht wahrten und Katalogzeichner 'rausschmissen, denen der frivole, transatlantisch auf uns gekommene Nippes besser gefiel. Die Kunden schmiß man gleich mit 'raus. Die gingen dann zu Auto Becker, der sich deshalb so langsam zum Hecht entwickeln konnte.

Jetzt, zu seinem zehnjährigen Hechtdasein, hat sich Becker sein Benzinarium gebaut. Sauber geordnet wie der Inhalt des Rationspaketes bei der amerikanischen Armee stehen hier so an die 400 Autos. Im Keller und Parterre stehen günstige Gelegenheiten gemischter Rassen und Klassen. Im ersten Stock warten Mercedesse auf den Prinzen, der sie aus dem gläsernen Schloß gegen Entrichtung einer mäßigen Gebühr entführt. Und ganz oben ist es luftig; da stehen unter einem gelbtransparenten Wellplastikdach abgehärtete Volkswagen. – Man braucht nur mit dem Finger zu zeigen: „Den da holen Sie mir mal 'raus!" wie in Müllers zoologischer Handlung vorm Aquarium. Bei Kaufinteresse darf man auch 'rein ins Benzinarium. Das darf man in Müllers Zoo nicht.

Jeder Fisch – nicht doch! – jedes Auto hat an der Windschutzscheibe ein Etikett, da steht das Alter in Kilometern drauf; dazu noch Typenbezeichnung und Katalognummer. Ein Preis klebt nicht dran, denn der ist flexibel oder sogar variabel. Manchmal auch sehr nach unten. Deshalb nennen die Karpfen den Becker einen Hecht. Denn Auto Becker hält nicht viel von Kartellen und DAT. Die haben ihm zu wenig Drehmoment und ein zu hohes Leistungsgewicht. Auf Deutsch, er hält sie für gefährlich lahm. Und damit hat er sicher recht.

Er ist ja auch der größte Gebrauchtwagenhändler in Europa. In zehn Jahren wird man das nicht zufällig. Also kennt er sein Geschäft und hat eine Nase für gängige Ware. Das habe ich gemerkt, als ich ihm damals meinen an Kilometern noch jungen 220 verkaufen wollte; ein Kind noch (der Wagen), aber mit dem Gesicht eines Greises zur Welt gekommen. Das kaufte einem der Hecht nur für 'n Appel und 'n Ei ab. Und dann standen diese Greise für Äppel und Eier ihm auf den Füßen, weil der Katalogzeichner anscheinend doch zu unrecht gefeuert worden war. So entdeckte Auto Becker, daß es noch viele Länder gibt, die Autos brauchen. Gute Autos, große Autos. Nur eben nicht teuer, lieber etwas unmodern, aber stabil. Der Hecht exportierte. Und da die Karpfen sahen, daß er von seinen Ausflügen in andere Teiche mit heilen Schuppen heimkam, schwammen einige von ihnen fortan mit. Der Hecht und die Exportkarpfen schicken zur Zeit etwa 1000 Autos monatlich über die Grenze zu meist devisenschwachen Käufern. Aber auch die USA und Kanada kaufen Gebrauchtwagen. Alte und neue VW und Porsche gehen da ganz gut, und einem Mercedes 190 SL sieht man drüben nicht an, daß er vorher einen deutschen Besitzer hatte. Mr. Babbit hat nicht das Geld für einen neuen SL, aber er sieht nun so aus, als könne er sich Europäisches leisten.

Am schnellsten hüpfen die Mittelklassewagen aus der zweiten Hand. Die sind den Leuten lieber als kleine und kleinste Neue. Wenn die Leute was von Autos verstehen. Eigentlich haben sie recht, denn für meine Begriffe gehört eine trappistische Selbstbescheidung dazu, sich ein fahrendes Kabuff auf vier Rädern zu kaufen, wenn man für das gleiche Geld im Herbst (dann sind sie billiger!) einen dreißig- bis vierzigtausend Kilometer alten Anderthalbliter kaufen kann, der im Koffer mehr Platz hat als das Kabuff auf Teewagenrädern. Zum gebrauchten VW gehört Enthusiasmus. Wegen des Preises. Enthusiasmus ist aber eine schlechte Geschäftsgrundlage, denn aus „Heil dir im Siegerkranz" kann unversehens der Umschwung kommen. Dann kann der Souverän froh sein, wenn er noch eine Pension bekommt, wie Henry I. Der Enthusiasmus ist nämlich nicht mehr so gut wie nach dem Krieg. – Jetzt sind wir ja schon wieder mehr vor.

Wir Presseleute fragten den gut zwei Stock hohen, grauhaarigen Buben im feierlichen Cut: „Sag mal Auto, wer kauft eigentlich deine amerikanischen Straßendampfer?" Und der Hecht plauderte aus dem Handschuhkästchen. Großtextil fährt Amerika und hält das für das rechte Direktionsvehikel. Man hält auf Style, denn Loewy drapierte in seinen jungen Jahren auch Textil in Schaufenstern. Stahl, Eisen und Kohle fahren Mercedes 300 ohne Buchstabenzusatz. Aber nur ins Geschäft. Am Wochenende mit Frau oder Freundin hängen an dem 300 entweder noch ein paar Buchstaben dran oder man fährt amerikanischen Stahl durch die Gegend. Schnelles italienisches Eisen ist manchmal Geburtstagsgeschenk für teuere Töchter. Es fiel das Stichwort Françoise Sagan.

Die Papas teurer Töchter sollten daran denken, daß ein Ferrari doch ein Roller für sehr zuverlässige und schnelle Männer ist. Ein MG-Coupé ist auch nicht unflott. Aber weniger schnell und auch jugendlicher, finde ich. Billiger ist es auch. Kleine Mädchen mögen für große Turismos schwärmen. – Aber meine Frau hat auch nicht „ihren" Clark Gable geheiratet, sondern nur mich. Ich war auch jugendlicher. War! – Ansonsten werden Gran Turismos nur von sportlich veranlagten Herren gekauft, die das nötige Geld dafür haben.

. . . im Keller und Parterre stehen günstige Gelegenheiten gemischter Rassen und Klassen. Im ersten Stock warten Mercedesse auf den Prinzen, der sie aus dem gläsernen Schloß gegen Entrichtung einer mäßigen Gebühr entführt.



Das kalte Buffet war mit drei solchen nagelneuen Ferrari, einem Alfa Sprint, einem 300 SL Roadster, einem 300 S und einigen voluminöseren Gefährten amerikanischer Provenienz dekoriert. Meinem Magen war nur nach der Dekoration zumut.

Auto Becker weiß auch andere nette Dinge von Autos zu berichten. Bei ihm trifft sich ja die gesamte Produktion mit der gesamten dazugehörigen Kundschaft. So erzählt er von Autos, in denen der Wurm ist. Die erscheinen plötzlich bei ihm in ganzen Serien und stehen sich dann die Reifen in die Kotflügel. Kein Mensch will sie mehr kaufen. Manchmal ist der Wurm nur eine Parole. Aber seltener als Becker lieb ist. Er hat einen Wurmriecher entwickeln müssen, damit er nicht auf den Wurm kommt. Diese Dinge sind zu delikat für die Öffentlichkeit. Wir müßten sonst pro Heft zehn Mark verlangen wegen der halbtotalen Anzeigensperre. – Später gehen die Würmer dann doch wieder, weil man inzwischen in der Autofabrik ein nachträglich anwendbares Wurmmittel gefunden hat.

Auto Becker kauft gerne brandneue Modelle, die es eigentlich noch gar nicht gibt. Das ist sein Sport. Und wie er es macht, ist sein Geheimnis. Eine große Fabrik von adeligem Renommee unterstützt ihn dabei. Von der bekommt er Probewagen oder erste Stücke vom Band, weil Internationales sich gerne bei Becker ansieht, was man morgen kaufen kann – oder heute schon bei Becker. Zum Angeben.

Nur wenn der Wurm im Auto ist oder drin sein könnte ... Es gibt da Eltern, deren Erbmasse irgendwie vom Schicksal ungut gezeichnet ist. Die neigen dazu, Kinder mit Würmern auf die Welt zu bringen. Diese Eltern haben immer ein schlechtes Gefühl, wenn das neue Modell kurz nach der Niederkunft beim Hecht im Fenster steht: Schon wieder Würmer? Das könnten sich wenigstens die Käufer fragen, wo die Eltern schon nicht ganz genau wissen, ob nicht vielleicht doch ... Die Eltern sagen Becker dann den Krieg an. Sie kaufen alle Babies aus ihrem Wurf bei ihm samt Nachgeburt auf. Das heißt zu jedem Überpreis. Dann beginnt für den langen grauhaarigen Jungen erst der richtige Sport: er kauft so schnell nach und auf, wie er nur kann. Das ist dann sein bestes Geschäft, an dem auch die Karpfen verdienen. Die werden vom Hecht dann informiert.

Je ausgefallener das Modell, um so günstiger ist der Zweithandkauf. Sehr viel Geld ist meist mit fortgeschrittenem Alter verbunden. Aber die Bubenträume werden nicht alt; sie kosten nur sehr viel Geld. Es kann einen traurig stimmen, daß der erfüllte Bubentraum dann dem alten jungen Mann zeigt, daß Träume fast nur in Märchen in Erfüllung gehen. Der Traum ist zu jung für den alten Herrn. Resignierend gibt der Herr seinen Traum wieder ab. Aus der zweiten Hand ist der Traum dann billiger. Er kostet jetzt auch noch viel Geld, aber der nächste alte Junge braucht nicht mehr so lange zu warten, bis er sich seinen Traum erfüllen kann, und – er ist noch jung genug. Und der Traum ist kaum weniger schön. Für unseren ganz armen alten Herrn bleibt so noch der philantropische Trost, einem nicht ganz so alten Herrn mit einem kleinen Verlust einen großen Traum geschenkt zu haben. So aus der Höhe eines Sputniks pauschal betrachtet, hat die zweite Hand sogar einen Hauch der Romantik.

Nach Spoerl soll man sich einen Wagen eine Nummer größer kaufen als man braucht. Das ist so gut gesagt, wie es wahr ist. Es ist einige Jahre her, da brauchte ich diesen Wagen eine Nummer größer und sparte, bis ich ihn mir neu kaufen konnte. Solange mußte ich am Stock gehen. Ich war ein Idiot! Das habe ich erkannt, als ich einmal durchs Benzinarium strich, als man oben das kalte Buffet aufaß. So viele Unfallautos gibt es gar nicht, wie auf Beckers zweiter Hand stehen. Es sind meist Wagen von Leuten, die besser die Nummer größer aus zweiter Hand gekauft hätten. Dann hätten sie sich nicht übernommen, und die Wechsel wären nicht geplatzt.

Ich will den Mann mit dem einschlägigen Vornamen nicht in den Himmel heben; dafür hat er mir damals zu wenig für meinen 220 geboten. Aber eines kann ich unseren Lesern versichern: wer einen Gebrauchtwagen auf Hinterhöfen kauft, ist selber daran schuld. Große Karpfen und der Hecht können es sich nicht leisten, alte Schachteln feilzubieten. Und der Hecht wäre in zehn Jahren nicht so groß geworden, wenn seine Kunden nicht mit ihm zufrieden wären. Da können manche Leute von ihm erzählen, was sie wollen. Vielleicht wollten sie auch das erste Modell des 220 bei ihm loswerden. Oder gar so ein ganz kleines, so ein Angst-vor-dem-Führerschein-drei-Auto. Das kann Becker kaum verkaufen. Seine Kunden meinen, daß so kleine Motoren zu früh altern. Vielleicht ahnen sie auch, daß Besitzer solcher Führerschein-Angst-Fahrzeuge nicht fahren können; sie würden sonst den größeren Führerschein auf sich nehmen. Für zu Murks gefahrene Mobilchen ist jeder Groschen über dem Schrottpreis Verschwendung. Es gibt auch Leute, die sich im Lenz ein Auto kaufen, um es im Herbst wieder abzustoßen, damit sie dann Steuern und Versicherung sparen. Die schimpfen dann auf alle Hechte und Karpfen, weil sie beim Verkauf mehr verlieren, als sie bei Steuern und Versicherung sparen. So doof möchte ich auch mal sein, dann hätte ich es gut!

Der abschwingenden Konjunktur sieht der lange Auto mit Ruhe entgegen, wenn nicht gar mit Zuversicht. Für sein Geschäft sei ein wenig Depression gar nicht ungesund, meint er. Und damit mag er nicht so unrecht haben, denn ich kann mich noch gut an die flaue Zeit der Jahre um 1930/33 erinnern, als mein Vater es unter seiner Würde fand, einen Opel-Laubfrosch zu fahren. Aber ein Chrysler aus zweiter Hand war sehr gut und sah nach was aus.

Und damit wäre ich eigentlich am Ende. Ich habe dem langen Mann mit dem komischen Vornamen die Glückwünsche der Redaktion per Handschlag übermittelt und hoffe, daß ich damit meine Befugnisse nicht überschritten habe. Wenn ich in Zukunft wissen will, ob unsere Tester richtig lagen mit den Erkenntnissen ihrer verhältnismäßig kurzen Gelegenheit, dann gehe ich zu Auto Becker mit den vielen günstigen Gelegenheiten. Und wenn Ihnen das zu lang war, liebe Leser, dann lesen Sie es noch mal von vorn. Ich mußte es lang machen, weil so viel zwischen die Zeilen geschrieben werden mußte.

Strepp

Die Selterflasche am Bahnübergang

Beschrankte und unbeschrankte Bahnübergänge spielen nicht nur eine traurige Rolle in der Unfallstatistik, sie sind in den letzten Monaten vielmehr auch zum Gegenstand mehr oder minder humorvoller Betrachtungen geworden, wozu in erster Linie die weise Entscheidung jenes Richters beigetragen hat, der es dem Kraftfahrer zur Pflicht macht, vor dem Überqueren des Bahnübergangs sein Ohr wie weiland Winnetou auf die Schiene zu legen, um die heranbrausende Gefahr akustisch wahrnehmen zu können.

Wenn der Kraftfahrer meint, daß er nur an schrankenlosen Bahnübergängen mit besonderen Vorkommnissen zu rechnen hat, so befindet er sich, mit Verlaub zu sagen, auf dem Holzweg. Stand doch da neulich ein Automobil vor einer heruntergelassenen Bahnschranke, um den feurigen Elias, der im Zeichen der zunehmenden Motorisierung nur noch dreimal am Tag zwischen Keuchhausen und Pustenheim verkehrt, vorüberbrausen zu lassen. Aus einem geöffneten Abteilfenster flog plötzlich eine leere Selterflasche, die mit entsprechend hoher Eigengeschwindigkeit mitten auf der Windschutzscheibe der wartenden Limousine landete. Das Sicherheitsglas hatte das gar nicht gern und verwandelte sich flugs dank seiner besonderen Eigenschaften in ein dichtes Spinnengewebe, wodurch sich der in seiner Sicht behinderte Besitzer des zur Zielscheibe der Unberechenbarkeit gewordenen Autos veranlaßt sah, mit berechtigtem Zorn bei der nächstgelegenen Eisenbahnbehörde Beschwerde zu führen und Antrag auf Schadenersatz zu stellen.

Hier wurde er zwar dahingehend belehrt, daß es weder pappritziös ist noch den Vorstellungen des Freiherrn von Knigge entsprochen hätte, harte Gegenstände aus dem fahrenden Zuge zu werfen, daß es aber nach Lage der Dinge nicht möglich sei, den Sünder zur Rechenschaft zu ziehen. Zugleich wurde aber der baß erstaunte Beschwerdeführer darauf aufmerksam gemacht, daß er sich selbst strafbar gemacht hätte, weil er zu dicht an die Bahnschranke herangefahren sei. Der Abstand, den man einzuhalten habe, sei gesetzlich festgelegt und betrage im allgemeinen mindestens 10 m.

Forscht man nach dem Datum jener sinnvollen Verordnung, so fühlt man sich in eine Zeit zurückversetzt, als das Bild unserer Landstraßen in erster Linie von Pferdefuhrwerken bestimmt wurde und das Automobil nicht mehr als ein Wunschtraum der Menschheit war. Es ist nicht überliefert worden, ob Anno dazumal einige zu Ackergäulen degradierte Rennpferde die Bahnschranke für eine Springhürde gehalten haben oder ob die der Technik ungewohnten Vierbeiner angesichts des fauchenden und pfeifenden eisernen Ungetüms die Nerven verloren und durchgingen. Jedenfalls wird man schon seinen Grund gehabt haben, als man auf Distanz bedacht war. Damals zog man allerdings weder fliegende Untertassen noch fliegende Selterflaschen in den engeren Kreis seiner Überlegungen. Das blieb erst den Eisenbahnern moderner Prägung überlassen, die in Ermangelung von Pferden zur Selterflasche greifen müssen, um einer überholten Gesetzesverordnung neuen Inhalt zu verleihen.

R. K.

Aufgepicktes

Als verkehrsreichster Platz Westdeutschlands gilt der Stachus in München. Zum zweitenmal innerhalb von 5 Jahren haben sich Verkehrsexperten und Straßenbauer über ihn hergemacht. Wieder einmal wird gegraben; das Flickwerk, das man 1953 begann, wird fortgesetzt. Von nun an fährt die Trambahn, um ihre Einfahrt in den Stachus zu beschleunigen, in der Neuhauser Straße dreigleisig. Und was wird damit erreicht? Der Trambahnverkehr gewinnt damit zweifellos an Flüssigkeit, dafür aber wird der Autoverkehr noch komplizierter und der Fußgängerverkehr noch gefährlicher, als er es dort bisher schon war. Eine befriedigende Lösung ist es jedenfalls bestimmt nicht, nicht einmal als Notlösung ist sie gut. Den Stachus darf man geradezu als Musterbeispiel dafür betrachten, wie hilflos die Verkehrsbehörden in den meisten Großstädten der Bundesrepublik dem mit völliger Sicherheit früher oder später auf sie zukommenden Zusammenbruch des innerstädtischen Straßenverkehrs entgegensehen.

*

Daß in den ersten Nachkriegsjahren der Wiederaufbau unserer Städte meist ohne Rücksicht auf die Notwendigkeiten eines vernünftig geregelten Massenverkehrs vor sich ging, erscheint einigermaßen verzeihlich. Aber um 1951 herum war es beispielsweise schon sehr deutlich zu übersehen, wie der Hase läuft. Und da gibt es dann keine Entschuldigung mehr für verpaßte Chancen. Ein typisches Beispiel dafür ist, um noch einmal vom Münchener Stachus zu sprechen, der dort längst geplante, aber niemals angelegte Fußgängertunnel. 1951 hätte man den nämlich ganz einfach und billig haben können. Damals, beim Bau des Kaufhofes, war nämlich eine riesige Baugrube ausgehoben worden, die sich direkt dazu anbot, auch gleich einen Fußgängerstollen vorzutreiben. Nun sage keiner, hintennach sei leicht reden. In den seinerzeitigen Planbeschreibungen des Kaufhofes war bereits auf diesen Fußgängertunnel hingewiesen worden. Eine von unzähligen Chancen, die man verpaßte.

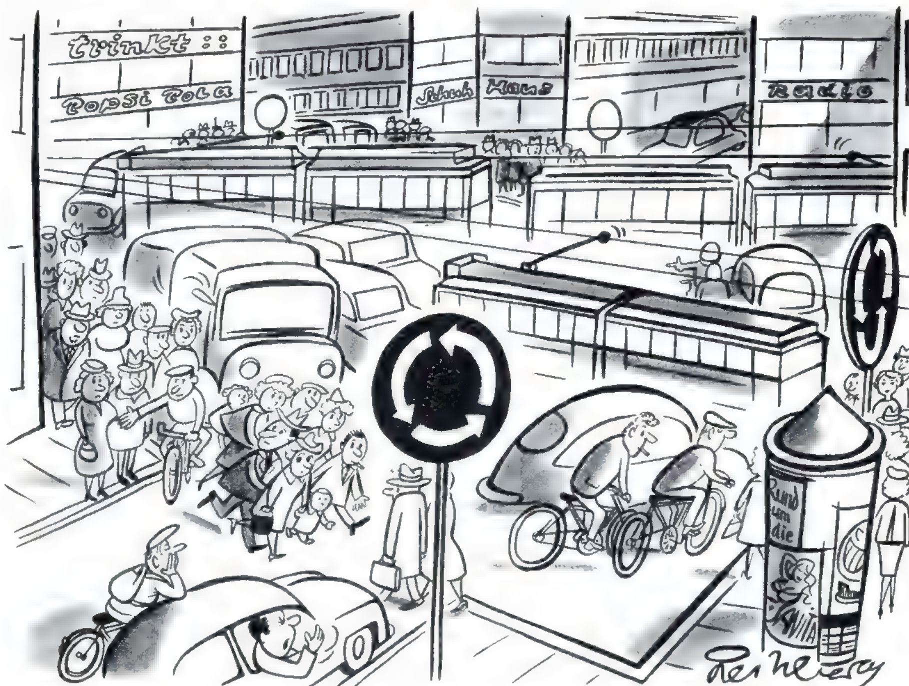
*

Auf polizeiliche Klagen darüber, daß so viele Kraftfahrer die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu wenig beachten und damit mangelnde Verkehrsdisziplin zeigten, hat der Vorsitzende des Verkehrsbeirates beim hessischen Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr, Richard Schmelzer, mit einer scharfen Stellungnahme reagiert und darin u. a. ausgeführt: Das Gros der Verkehrsteilnehmer bestehe nicht aus rüden Burschen, sondern es werde vielmehr der gesunde Menschenverstand durch die eigensinnige Interpretation von Verordnungen und Gesetzen seitens der Gemeinden nicht unerheblich strapaziert. So stünden viele Verkehrsschilder am falschen Platz und veranlaßten übertriebene Verkehrseinschränkungen. Dadurch werde der Kraftfahrer fast dazu erzogen, diese sinnlosen Beschränkungen nicht zu beachten und so zu fahren, wie es vernünftig sowie im Interesse der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit angemessen erscheine.

*

Da meinte man, die komischen Verkehrssicherheitswochen seien nun endlich endgültig gestorben. Aber so sicher scheint das – leider – noch keineswegs zu sein. Denn die von der Bundesverkehrswacht verbreitete Nachricht, daß in Zukunft keine Verkehrssicherheitswochen stattfinden würden, sei ohne Fühlungnahme mit den für deren Veranstaltung sonst verantwortlichen und beteiligten Organisationen erfolgt und stehe nicht im Einklang mit der Auffassung anderer Verkehrsfachleute, erklärte die Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheit, Bad Godesberg. Offensichtlich findet da hinter den Kulissen ein höchst merkwürdiges Tauziehen statt, das zu der Frage Anlaß gibt, wer denn wohl ein berufliches, persönliches oder kommerzielles Interesse an der weiteren Durchführung solcher rein optischen, für den angeblich erstrebten Zweck aber völlig nutzlosen Aktionen haben mag. Und wer ist es eigentlich, der so nutzlos das Geld zum Fenster hinauswirft?

*



Quadratur des Kreises

„Vielleicht ist mit dem Kreisverkehr auf diesem quadratischen Platz ein mathematisches Problem gelöst worden – das Verkehrsproblem jedenfalls nicht!"

37 schwere Verkehrsunfälle ereigneten sich kürzlich an einem einzigen Sonntag auf dem Autobahnabschnitt Frankfurt–Darmstadt –Lorsch. Die „Frankfurter Neue Presse" teilte hierzu folgende hauptsächlichen Unfallursachen mit: Verbotenes Halten auf den Randstreifen der Autobahn; Bummeln von Sonntagsfahrern (Sofas) mit weniger als 40 km/st (wodurch sich lange Kolonnen bildeten); ungenügende Beobachtung des Rück- und Außenspiegels; zu plötzliches Überwechseln auf die Überholspur und „Schneiden" des überholten Fahrzeugs bei Beendigung des Überholvorganges; Nichtbeachten der Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen bei durch Bauarbeiten bedingten Engpässen auf der Autobahn.

*

Bundesverkehrsminister Seebohm gab die außerordentlich wichtige Erklärung ab, daß sein Ministerium auch für Reisen zum Mond zuständig sei. Da unter Verkehr im Amtsdeutsch die gewollte und zweckvolle Bewegung von Personen oder Sachen von einem Punkt zum anderen verstanden wird, läßt sich der Mond unschwer als Punkt im Weltall in die Kompetenz des Verkehrsministers einordnen. Die „Düsseldorfer Nachrichten" knüpfen an diese Meldung folgende Bemerkung: Seebohm aber, der auf den unvollkommenen und vernachlässigten deutschen Straßen, für die er in erster Linie verantwortlich zeichnet, wenig Lorbeeren erntet, mag sich von seinen Bemühungen um den Weltraum einen Ausgleich für manche Enttäuschung auf der Erde versprechen.

*

In der QUICK vom 30. November 1957 befand sich das Bild einer Filmschauspielerin mit „ihrem hellblauen deutschen Rennwagen". Meck traute seinen Augen nicht, als er dieses – rein per Zufall – las, denn als „Rennwagen" war auf dem Foto ohne Zweifel ein völlig serienmäßiger, harmloser Mercedes 190 SL zu erkennen. Nun ist dieses Modell, wie ja heute fast jeder Schulbub weiß, ein sehr hübscher Wagen mit durchaus sportlichem Einschlag, aber er rechnet noch nicht mal zu den eigentlichen Sportwagen und ganz bestimmt auf keinen Fall zu den Rennwagen. Die Vermutung ist nicht von der Hand zu weisen, daß solches auch dem betreffenden Texter der QUICK bekannt ist, aber der Unsinn mit dem Rennwagen paßte wohl besser ins Konzept. Damit Lieschen Müller auch was zum Staunen hat! Meck

Runde um Runde

Ferrari wird als einzige europäische Firma beim Großen Preis der argentinischen Republik mit einem Werksteam vertreten sein. Der Commendatore will im Autodromo von Buenos Aires den neuen V6-Zylinder Formel 1-Rennwagen einsetzen, der inzwischen ein neues Fahrgestell erhalten hat, das etwas schwerer ist als das in Casablanca verwendete. Ferrari hat für seine Grand Prix-Mannschaft 1958 folgende Fahrer verpflichtet: Peter Collins, Mike Hawthorn, Luigi Musso und Graf von Trips. Voraussichtlich werden alle hier genannten Fahrer beim Großen Preis der Republica Argentina starten, mindestens jedoch drei davon. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß neben Graf Trips ein weiterer Deutscher, nämlich der Düsseldorfer Seidel, in dieser Saison für Ferrari fahren wird. Seidel bestreitet für den Commendatore mehrere Sportwagenrennen. Nachdem Ferrari nun seine Starterliste für Buenos Aires bekanntgegeben hat, scheint er dem Wunsche Fangios bzw. des AC Argentina nicht entsprochen zu haben, d. h., der Weltmeister wird für die argentinische Temporada keinen Werkswagen der Scuderia Ferrari erhalten. Aber wir wollen diese Meldung noch nicht als endgültig betrachten, warten wir erst einmal das Training ab. Die Gegner der Werks-Ferrari werden privat gemeldete Maserati der Centro Sud und der Scuderia Sudamericana (Giambertones Stall) sowie einige weitere Privatfahrer und ein 2,2 Liter Cooper-Climax sein, den Moss fährt. Marcello Giambertone, der Manager von Fangio, hat bei Maserati zwei Formel 1-Rennwagen erworben, die inzwischen schon nach Argentinien unterwegs sind. Diese Wagen sollen von Fangio und Menditeguy gesteuert werden. BRM und Vanwall haben dem Veranstalter offiziell mitgeteilt, daß sie in Buenos Aires nicht starten können, da die Wagen auf Grund der notwendigen Umstellung auf Flugbenzin noch nicht einsatzbereit sind. Eine andere englische Version besagt, daß der Argentinische Automobil-Club das Rennreglement so spät herausgegeben habe, daß die Wagen nicht mehr rechtzeitig startklar gemacht bzw. nach Argentinien transportiert werden konnten. Der englische RAC hat deshalb bei der Internationalen Sportkommission der FIA Protest gegen die Anerkennung des argentinischen Grand Prix als Weltmeisterschaftslauf eingelegt. Monsieur Perouse teilte dazu mit, daß die Kommission am 30. Januar in Monte Carlo wegen des Protests verhandeln werde. Es scheint jedoch kein stichhaltiger Grund zu bestehen, dem argentinischen Grand Prix den Status eines Weltmeisterschaftslaufes abzuerkennen, da Ferrari Zeit fand, seine Wagen nach drüben zu schicken. Außerdem soll die offizielle Absage von Vanwall und BRM mit technischen Schwierigkeiten begründet worden sein, die durch die Kraftstoffumstellung hervorgerufen wurden. Dessen ungeachtet hoffen auch Schell und Behra eine Startmöglichkeit auf Maserati in Buenos Aires zu haben. Moss, der bereits als Fahrer Nr. 1 beim Monte Carlo-Team von Sunbeam benannt war, startet nicht bei dieser Rallye. Sein Manager Gregory teilte uns mit, daß sich Stirling schon seit längerer Zeit auf den Bahamas befinde und erst Ende März – also nach Sebring – wieder nach Europa zurückkehren werde. Moss besitzt auf den Bahamas ein Haus und betreibt dort in der rennfreien Zeit Haifischfang und Wasserski.

Bei den 1000 km von Buenos Aires werden vier Werks-Ferrari Testa Rossa, sieben 3 Liter Maserati und drei Jaguar D der Ecurie Ecosse sowie ein Werks-Porsche starten. Die Ferrari sollen mit den Mannschaften Collins/Musso, Hawthorn/Trips, Trintignant / Gendebien und Hill / Seidel besetzt werden, während Fangio, Moss, Behra, Gonzalez, Schell, Gregory und Scarlatti die Maserati fahren werden.

*

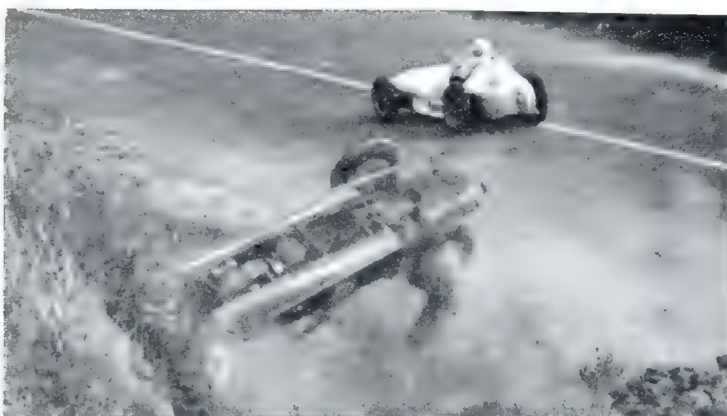
Ferrari führte Ende Dezember im Restaurant Fini in Modena seine traditionelle Siegerehrung durch, bei der er auch immer einiges über sein Sportprogramm in der nächsten Saison zu sagen pflegt. Anwesend waren insgesamt 500 Personen, darunter alle Ferrari-Rennfahrer. Über seine Pläne im Jahre 1958 äußerte der Commendatore, daß sich seine Firma nicht nur an Formel 1- und 2-Rennen, sondern auch an den Sportwagenwettbewerben und Tourenwagenveranstaltungen in der Gran-Turismo-Klasse beteiligen werde. Ferrari gab die Leistung des neuen Formel 1-Rennwagens mit 290 PS bei 8300 U/min an und versicherte, daß er im Laufe der Saison auf eine Leistung von 300 PS mit diesem Fahrzeug kommen werde, das die offizielle Typenbezeichnung Ferrari Dino 246 hat. Folgende weitere technische Daten von diesem Wagen gab er offiziell bekannt: Es ist ein 6-Zylinder, in zwei Blöcke zu je drei unterteilt, die in einem Winkel von 65° zueinanderstehen, Bohrung 85 mm, Hub 71 mm, Zwillingsmagnet von Marelli, unabhängig voneinander aufgehängte Vorderräder und De Dion-Hinterachse. Ferrari wird wie bisher auch in Zukunft Englebert-Reifen verwenden. Es ist begrüßenswert, daß sich als einzige kontinentale Reifenfirma wenigstens die belgische Englebert noch offiziell mit dem Sport befaßt.

*

Das Reglement für die 24 Stunden von Le Mans, die am 21./22. Juni auf dem Sarthe-Circuit der westfranzösischen Departements - Hauptstadt Le Mans durchgeführt werden, liegt jetzt vor. Das Rennen ist offen für Sportwagen (Fahrzeuge nach Anhang C der internationalen Sportgesetze) bis zu 3 Liter. U. a. ist neu an diesem Reglement, daß der Radeinschlagwinkel ungefähr dem eines normalen Fahrzeugs entsprechen muß und der Wendekreisdurchmesser (gemessen an dem vom innen liegenden Rad beschriebenen Kreis) nicht größer als 12 m sein darf. Ferner darf der Mindestbodenabstand, gemessen an der niedrigsten Stelle des Chassis, nicht weniger als 13 cm betragen. Der Beiwert, mit dem das Hubvolumen bei aufgeladenen Motoren multipliziert werden muß, wurde von 1,3 auf 1,2 herabgesetzt. Die Formel für den Leistungsindex entspricht der des Vorjahres. Die Fahrer dürfen bis zu ihrer Ablösung nicht mehr als 40 Runden gegenüber 37 im Vorjahre zurücklegen. Neu ist ferner das Verbot, bei Defekten zu Fuß Ersatzteile von der Boxe zu holen und dann die Reparatur auf der freien Strecke durchzuführen. Ferner ist es verboten, von außerhalb der 300 m-Bremszone an den Boxen einen Wagen an das Ersatzteillager zu schieben, verschärft wurden auch – im Interesse der Sicherheit – die Vorschriften für die Weiterfahrt mit beschädigten Fahrzeugen. Das ausführliche Reglement kann vom Automobile-Club de L'Quest, 13, Boulevard René Levasseur, Le Mans, angefordert werden. Nennungsschluß ist der 28. Februar.



Keine Bange, dem Fahrer ist bei diesem Sturz überhaupt nichts passiert. Wir wollen Ihnen hier nur einmal zeigen, wie schnell so ein Überschlag vor sich gehen kann. Auf dem oberen Bild fliegt der Wagen gerade raus, während die Nr. 80 vorbeifährt. Auf dem Foto darunter hat sich der Wagen bereits seitlich überschlagen, die Nr. 80 ist jedoch nur ganz wenig weitergekommen. Die Bilder stammen von einem brasilianischen Rennen. **Fotos: Sérgio Vital**



*

Geoff Duke, der Welt bester Motorradrennfahrer, wird 1958 offiziell für BMW fahren und auf einer Zweizylinder-Halbliter-Werksmaschine an allen Weltmeisterschaftsläufen teilnehmen. Der Australier Ken Kavanagh dagegen will in dieser Saison verschiedentlich das Motorrad mit dem Rennwagen vertauschen und für die Scuderia einen Formel 1-Maserati fahren . . . Ferrari hat die Produktion des erfolgreichen 250 GT vergrößert, und zwar auf 20 Einheiten pro Woche, das ist nahezu doppelt so viel, wie Ferrari im vergangenen Jahr in der Woche produzierte . . . Der Große Preis von Belgien wird in diesem Jahr als Großer Preis von Europa auf der Rundstrecke von Spa – Francorchamps durchgeführt werden . . . Der traditionelle Internationale Ausbildungskurs für Rennfahrer findet in diesem Jahr zum zehnten Male statt. Er wird vom 26. bis 28. April im Autodromo von Montlhéry bei Paris ausgetragen. Veranstalter sind der Automobil-Club der Schweiz (ACS) und der Schweizerische Autorennsport-Club (SAR). Interessenten wollen sich bitte wenden an: Sekretariat des 10. Internationalen Ausbildungskurses für Rennfahrer, Postfach 1266, Bern-Transit, Schweiz . . . Fangio erklärte in Buenos Aires, daß er voraussichtlich nach den argentinischen Rennen zurücktreten werde, lediglich die 500 Meilen von Indianapolis interessierten ihn noch. Wir sind gespannt.

*

Die Deutsche Automobilmeisterschaft 1958 wird vier Titel vergeben, und zwar einen Deutschen Sportwagenmeister, einen Deutschen Automobilmeister der Gran Turismo-Klasse und einen Deutschen Tourenwagen- sowie Rallye-Meister. Die Sportwagenmeisterschaft wird zum ersten Male international ausgeschrieben. Folgende Rennen werden dafür gewertet: das Internationale 1000-km-Rennen des ADAC, der Große Bergpreis von Deutschland (Schauinsland), der Große Preis von Deutschland (Nürburgring), das Avus-Rennen und die Großen Bergpreise von Österreich und der Schweiz. Was die Punktezuteilung betrifft, so werden die Rundstreckenrennen höher bewertet als die Bergrennen, jedoch wird die schnellste Runde nicht mehr gewertet. Fällt der Titel „Sportwagenmeister von Deutschland" an einen ausländischen Fahrer, so erhält der am besten placierte Deutsche einen Pokal der ONS. Für den Titelinhaber 1958 hat eine Zubehörfirma außerdem 5000.– DM gestiftet.

Die Meisterschaft der Gran Turismo-Fahrzeuge ist offen für Wagen bis 1300 und bis 1600 ccm. Als Wertungsläufe sind je 5 Rennen und Langstreckenwettbewerbe vorgesehen, wobei für die Meisterschaft die besten Resultate in 4 Rennen und 3 Rallyes gewertet werden. Auch für diese Meisterschaft werden zwei ausländische Veranstaltungen, und zwar die französische Rallye Lyon-Charbonniere und die Österreichische Alpenfahrt 1958, zur Wertung herangezogen.

Auch der Deutsche Tourenwagen- und der Rallye-Meister werden in nationalen und internationalen Langstreckenprüfungen ermittelt. Die Punktwertung ist hier unterschiedlich. Sie richtet sich teils nach dem Gesamtklassement, teils nach der Klassenwertung. Die geforderte Mindestlänge beträgt dabei für internationale Wettbewerbe 1000 und für nationale 500 km. Interessanterweise wird die sportliche Haltung der Fahrer bei der Verleihung des Meistertitels mitentscheidend sein. Gümo

Erdöl-Perspektiven

Vor einem Jahr kreisten die Gedanken der Erdölwirtschaft um die Folgen, die sich aus dem Suezkonflikt für die europäische Ölversorgung ergeben hatten. Heute ist Suez fast vergessen. Schneller, als man es erwarten konnte, stellte sich der europäische Mineralölmarkt während der kritischen Monate auf amerikanische Bezugsquellen um. Als dann der Kanal wieder freigegeben und die Irak-Pipelines auf syrischem Boden geflickt und mit dem größten Teil der früheren Kapazität in Betrieb genommen wurden, zeigte es sich überraschenderweise, daß die internationalen Absatzmärkte nicht etwa wie trockene Schwämme die Ölflut aus den wieder geöffneten Schleusen aufsogen, sondern ein allgemeines Überangebot zur Überfüllung der Läger, zur Stillegung eines Teiles der Tankerflotte und vor allem zu Preiseinbrüchen führte, die bis heute noch nicht überwunden werden konnten. Drei Faktoren übten dabei eine besondere nachhaltige Wirkung aus: die zu Beginn der Suezkrise getätigten Deckungskäufe der europäischen Einfuhrländer, darunter auch der Bundesrepublik; die zugunsten der einheimischen Produzenten in den Vereinigten Staaten verfügten Restriktionen für Import-Rohöl und die Tatsache, daß der Ölverbrauch in den USA, der nach wie vor das entscheidende Stimulans für das internationale Mineralölgeschäft darstellt, infolge des milden Winters und einer allgemeinen Stockung der Konjunktur nicht mehr in dem Tempo zunahm, das die Ölindustrie bei ihren Investitionen und Ausbauvorhaben einkalkuliert hatte. Gewiß kann sich die Lage bald ändern, wenn eine Periode anhaltenden Frostes die Nachfrage nach Heizöl stärker belebt. Aber es läßt sich nicht übersehen, daß in den Vereinigten Staaten nach vielen Jahren einer imponierenden Aufwärtsentwicklung Grenzen der Expansion des Ölverbrauchs sichtbar geworden sind. Wieder einmal, wie es in den Frühzeiten der Industrie so häufig vorkam, schnellte der Zeiger des Ölmanometers rasch von dem Zuwenig auf das Zuviel.

Als sich Europa während des Suezkonfliktes über Nacht an dem Zugang zu seinen arabischen Versorgungsquellen behindert sah, wurde die Frage nach einem wenigstens teilweisen Ersatz für die Ölbasis im Nahen Osten aktuell. Auf dem amerikanischen Kontinent bietet Venezuela ein Förderpotential, das in Notzeiten mithelfen kann, manche europäischen Engpässe zu überwinden. In der östlichen Hemisphäre richtet sich der Blick besonders auf die vielversprechenden neuen Funde in der Sahara, zumal das Sahara-Öl für Europa gewissermaßen vor der Tür liegt. Fraglos sind auch im Mittleren und Fernen Osten, vor allem aber auch in Europa selbst noch manche Chancen für die Erschließung neuer Ölvorkommen gegeben. In Frankreich wenden sich die Bemühungen nach der Entdeckung des reichen Ölfeldes Parentis auf das aquitanische und das Pariser Becken hin; in Italien ermutigt die gute Ergiebigkeit des Ragusa-Feldes auf Sizilien zur Intensivierung der Ölsuche; in den Niederlanden brachte die Bohrtätigkeit im Gebiet zwischen Den Haag, Rotterdam und Utrecht die Erschließung einer ganz neuen Ölprovinz.

In Westdeutschland scheinen die „oberen Stockwerke" des Untergrundes weitgehend abgebohrt zu sein. Aber auch bei uns können immer wieder öl- und namentlich auch gasfündige Pionierbohrungen gemeldet werden, die zur Aufnahme der Förderung in neuen Gegenden führen und zur Verstärkung der Reserven beitragen. Das vergangene Jahr brachte in dem Ölgebiet zwischen Weser und Ems, am Oberrhein und in Holstein eine Anzahl von Neuentdeckungen. Im bayerischen Voralpenland erfolgte 1957 zwar die Erschließung neuer Erdgaslagerstätten, die Fahndung nach wirtschaftlichen Ölanreicherungen im Molassebecken blieb aber fast ergebnislos. In Norddeutschland begann der Angriff auf die unter den tiefen Salzablagerungen befindlichen Formationen. Drei Bohrungen erreichten eine Tiefe von über 4000 m. Es bleibt nun abzuwarten, ob es als Resultat der intensiv fortgeführten Aufschlußarbeiten in den nächsten Jahren gelingen wird, eine einheimische Jahresausbeute von 5 Millionen Tonnen zu erreichen.

Parallel mit der inländischen Aktivität laufen die Bemühungen der deutschen Ölgesellschaften im Ausland. In Peru wurde ein ermutigendes Anfangsergebnis erzielt. Hier, wie in Griechenland, Kanada, Sardinien, der Schweiz, Spanien, Syrien und der Türkei gilt es zunächst, langwierige, kostspielige und risikoreiche Untersuchungen durchzuhalten, auf deren Erfolg man zwar hoffen, aber nicht fest rechnen kann. Die deutsche Erdölgewinnung, die Mineralölverarbeitung und das Absatzgeschäft werden bei ihrer künftigen Entwicklung von den Vereinbarungen berührt, die von den Regierungen der Montanunion-Länder für den Aufbau eines Gemeinsamen Marktes getroffen worden sind. Bei der Erdölgewinnung geht es darum, den jetzt bestehenden Zollschutz durch ein die volkswirtschaftlich notwendige Betätigung der Fördergesellschaften garantierendes neues System zu ersetzen. Für die Verarbeitungsindustrie werden sich nach dem Fortfall der intereuropäischen Zollschranken ganz neue Perspektiven hinsichtlich der Standortfrage ergeben. Gerade im Rahmen des Gemeinsamen Marktes bietet das geplante europäische Pipeline-System zwischen Rotterdam und Marseille, das die Rohölversorgung Mitteleuropas sowohl vom Norden wie vom Süden her erleichtern soll, so große technische Vorteile, daß seine Verwirklichung wohl kaum noch fraglich ist. Nimmt man aber dies als gegeben, so kann man sich der Attraktion eines zusätzlichen Verarbeitungszentrums am Oberrhein, das von Marseille aus mit arabischem oder Sahara-Öl versorgt wird, nicht verschließen. Offen bleibt die Frage, ob nicht ein Teil der im Ruhrgebiet und bei Köln geplanten Kapazitäten und andere neue Projekte am Oberrhein erstellt werden.

Die Bekanntgabe zahlreicher Raffinerieprojekte mit großen Durchsatzziffern hat beim Kohlenbergbau, aber auch in Kreisen der Mineralölwirtschaft selbst Befürchtungen hinsichtlich einer drohenden Überproduktion und damit entsprechender Rückwirkungen auf den Markt hervorgerufen. Dies um so mehr, als neben den traditionellen Verarbeitern auch andere Gesellschaften neue Raffinerien bauen wollen, um an dem für die kommenden Jahre erwarteten weiteren Aufschwung des Ölkonsums in der Bundesrepublik Anteil zu haben. Abgesehen davon, daß die geplanten Werke zum Teil für den Export arbeiten sollen, liegt es immer noch in der Hand der Gesellschaften, den Zeitpunkt der Vollendung der in Aussicht genommenen Ausbaustufen in Anpassung an den Bedarf hinauszuschieben. Insofern dürften auch Zahlenangaben, die zur Beunruhigung führten, nur als Anhaltspunkte, nicht aber als unveränderliche Größen zu festen Terminen anzusehen sein. So wie es in einer freien Wirtschaft nicht anders sein kann, wird sich das Produktionspotential immer dem Gesetz der Nachfrage anpassen.

A. M. Stahmer

Taschenlampen zum Aufladen

Aufladbare Taschenlampen gibt es unterdessen schon eine ganze Anzahl. Vor einiger Zeit beschrieben wir die Acula-Lampe, eine Taschenlampe normaler Größe, die in einer Halteschiene montiert war und vom Batteriestrom aufgeladen wurde. Des weiteren berichteten wir von der Accu-Lux-Lampe, die am normalen Lichtnetz aufgeladen wird und uns auf den ersten Blick ihrer geglückten handlichen Form und Zweckmäßigkeit wegen gefiel. Der Preis von DM 16.50 dafür war günstig, zumal an der Lampe eigentlich nichts entzweigehen kann. Inzwischen ist Accu-Lux noch weiterentwickelt worden. Es gibt dazu nun den Zusatzstecker Auto-Lux, der in die Bord-Steckdose paßt. Er wird anstelle der Verschlußkappe auf die Kontaktstifte der Lampe geschoben. Damit kann man also den Accu-Lux auch im Auto aufladen. Der Preis beträgt DM 18.–. Als Ergänzung dazu gibt es den Accu-Haft. Das ist ein doppelter Gummisaugnapf mit einer beweglichen Kunststoff-Führung, in die die Lampe genau hineinpaßt. Der Accu-Haft hält in jeder halbwegs planen Fläche, die Befestigung ist rüttelsicher, im Handschuhkasten nimmt die feuerzeuggroße Haltevorrichtung keinen Platz weg (DM 2.55). Um das Fahrzeug bei ausgefallener elektrischer Anlage nach rückwärts sichern zu können, bedient man sich ebenfalls des Accu-Haftes, steckt aber dafür noch eine rote Linse auf, die es zusätzlich zu kaufen gibt. Letztlich gibt es dazu noch den Accu-Lup. Es handelt sich um eine beleuchtete Lupe – allerdings mit beschränktem Gesichtsfeld –, mit der man seine Kerzenelektroden, kleingedruckte Ortsnamen auf Karten und sonntags nachmittags auch mal ein kleinwinziges Käferlein betrachten kann. Der Accu-Lup kostet DM 3.15, mit Vorsatzlinse DM 5.95. Hersteller von alledem ist die Firma Witte & Sutor in Murrhardt (Württemberg).

Vom Biwisi Kondensatoren- und Gerätebau kommt der „Lichtboy". Das ist ebenfalls eine mittels Spezialstecker durch die Autobatterie aufladbare Autohandlampe mit einer Brenndauer von 1,5 Stunden. Der Pfiff dabei ist, daß der zu jeder Lampe mitgelieferte Stecker auch die Sicherung für die verschiedenen Spannungen aufnimmt. Die Sicherungen sind durch Farben gekennzeichnet: grün = 6 Volt, rot = 12 Volt und schwarz = 24 Volt. Dadurch kann diese Handlampe in jedem Wagen – ganz gleich welche Spannung seine elektrische Anlage besitzt – aufgeladen werden. Wird der Wagen für längere Zeit stillgelegt, ist es allerdings ratsam, die Lampe aus dem Stecker zu nehmen. Der Stromverbrauch ist – wie bei allen diesen Lampen – so gering, daß die Autobatterie kaum belastet wird. Der Bruttopreis des „Licht-Boy" beträgt DM 14.70. Hersteller ist die Firma Winkler und Hochmuth, Sindelfingen (Württemberg).

Der Semper-Lux kommt aus Düsseldorf. Seine Form ist der menschlichen Hand angepaßt, er ist 100 mm lang, 42 mm breit, 32 mm hoch und wiegt ganze 90 Gramm. Diese Handlichkeit wird aber erst deutlich, wenn Sie eine Normal-Taschenlampe damit vergleichen. Der Semper-Lux brennt $1\frac{1}{4}$ Stunden und wird in etwa 15 Stunden – so lange dauert es bei all diesen aufladbaren Taschenlampen – am Lichtnetz aufgeladen. Der Semper-Lux kann aber dabei nicht überladen werden. Selbst dann nicht, wenn er aus Versehen mehrere Tage lang in der Steckdose bleiben sollte. Er besitzt eine unbegrenzte Lagerfähigkeit, ist auch bei Kälte einsatzbereit und sparsam im Verbrauch. Eine Betriebsstunde kostet nur annähernd 0,03 Pfennige. Die Innereien dieser Dauer-Taschenlampe bestehen im wesentlichen aus zwei gasdichten Spezial-Akkumulatoren. Darauf gibt es ein Jahr Garantie, der Preis beträgt DM 17.85. Ein Ersatzlämpchen kostet 42 Dpf. Hersteller ist Ing. Dr. P. Mozar, Düsseldorf, Kronprinzstr. 119.

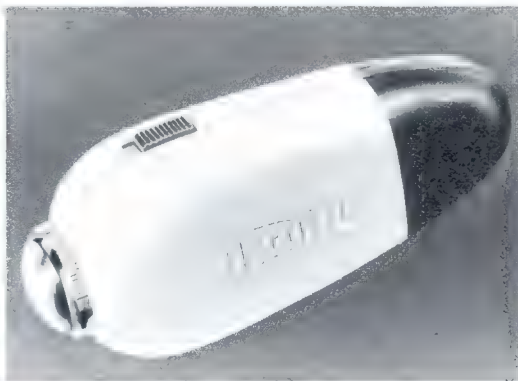
Auch die Mylflam-Quicki besitzt einen Ladestecker. Da hier die Aufladevorrichtung von der Taschenlampe getrennt ist, konnte die Quicki klein und handlich gehalten werden. Die äußere Form erinnert entfernt an einen Pistolengriff, der Lichtschalter liegt bequem zum rechten Zeigefinger. Dieser Druckschalter gibt Blink- und Dauerlicht. Die Brenndauer beträgt eineinhalb Stunden, die Aufladung benötigt 15 Stunden. Auf Lampe und Ladegerät gibt es ein Jahr Garantie, sie kostet DM 24.90. Der Hersteller ist die Mylflam Metallwarenfabrik Frankfurt a. M., Unterlindau 1.

Den Beschluß unserer heutigen Aufzählung bildet der Ruhr-Minilux mit $23 \times 34 \times 20$ mm Außenmaßen und 50 Gramm Gewicht. Damit ist der Minilux die kleinste aller aufladbaren Taschenlampen. Auch er ist mit einer handelsüblichen Spezial-Linsenlampe ausgerüstet, und die Nachladung am

Fortsetzung Seite 39



Der Accu-Lux (unten) kann am Lichtnetz und mit einem Zusatzstecker auch im Wagen aufgeladen werden. Mit der Haltevorrichtung Accu-Haft läßt er sich an ebenen Flächen aufhängen (links). Rechts: der Lichtboy. Er kann im Wagen ständig im Ladestecker bleiben.





Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften.
M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte.
J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte.
B. in Seesen



– die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift – wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text gemäß obenstehendem Angebot in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar x

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!
Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

1900 Super Sprint, schwarz, neu bereift, 2700 km. Finanz. langfr.! H. Estler & Co., Bremen, An der Weide 38. 5254/1454

Giulietta, auch rep.-bedürft., geg. bar zu kaufen gesucht. Karl Wurst, Augsb.-Haunstetten, Esso-Station. 5235/1452

Giulietta-Sprint-Coupé
neuwertig, DM 11 000.–. Merz & Papst, Stuttgart, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

Giulietta-Sprint-Coupé, Baujahr 1957, erst 6000 km gel., hellblau, mit Weißwandreifen, umständeh. von Privat zu verkaufen. Wirth, Hamburg, Tel. 47 72 22. 5206/1450

BMW

BMW-Ersatzteile
für ältere Typen ab Lager
A. Fischer, Maschinenbau
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

BMW 507, Bauj. 56, Coupé mit Roadsterverdeck, weiß, Radio, Ate-Bremshelf, 64 000 km; BMW 503, Roadster 57, beige, Mexiko-Radio, 1500 km; BMW 502/3, 2 Ltr., Lim. 57, Mexiko-Radio, 1. Hand, blau, 20 000 km; div. BMW 501/8-Limousinen, sehr preisw. zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5260/1454

„Dixi"-Sportzweisitzer, 750 ccm, gesucht. Ausführliche Angebote und Preis an Wilh. Sandforth, Köln-Merheim, Bevingsweg 13. 5271/1455

BMW 327, Baujahr 1954, mit Original-Gläser-Karosserie, Sport-Cabriolet, zweifarbig, in sehr gutem Zustand und mit vielen Extras, zu verkaufen. Angebote an Edgar Barth, Rennfahrer, Kornwestheim bei Stuttgart, Rosensteinstraße 10. 5275/1455

BMW 507, nach Möglichkeit Baujahr 1957, nur erstklassiger Zustand, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5865 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5169/1447

BORGWARD

Isabella TS, Lim. 56 mit Schiebedach, Radio, 2 Heizungsmotoren, Scheibenwaschanlage, Lederpolster, Weißwandringen, 36 000 km. Farbe: kirschrot, sehr gepflegt, aus 1. Hand zu verkaufen. Angeb. unter 5893 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5236/1452

2400 S, Baujahr 1953, Maschine 40 000 km, Duplexbremsen, Radio und sonst. Zubehör, neue Hinterachse, in besterhaltenem Zustand, desgl. 1 **2400,** unfallbeschädigt, jedoch mit neuer Maschine u. vielen Ersatzteilen, **gegen einen VW-Export ab Baujahr 1956 zu vertauschen.** Angeb. unter 5894 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5237/1452

Isabella TS, Coupé 57, grau, Radio, 10 100 km; Isabella TS, Lim. 56, stratosilber/beige, div. Zubeh., 38 000 km; Isabella-Cabrio (Deutsch) 55, grau, Radio, 52 000 km; div. Isabella-Limousinen 56, ab 33 000 km; div. sehr gepflegte Borgw. 2400-Limousinen ab 2400.– DM! **Auto-Becker,** Düsseldf., Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5261/1454

Isabella TS, 43 000 km, rot, beige Kunstlederpolster, Becker-Mexiko, Scheibenwascher, Nachtönhorn, elektr. Signalglocke, Nebellampen u. a. Extras, hervorragend gepflegtes Fahrzeug, Motor vollbardahlisiert und in bester Verfassung, wegen Anschaffung eines größeren Wagens zum Festpreis von DM 5500.– zu verkaufen. Reform-Werbung Helmut Bohn, Karlsruhe, Marienstr. 63, Telefon 2 23 20. 5238/1453

Isabella-Cabrio, 56 000 km, rot, bildschön, sehr gepflegt, Radio, viele Extras, DM 6300.–. Angebote unter 5867 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5172/1448

Isabella-TS-Cabrio, als Zweitwagen gefahren, Baujahr 1956, 29 000 km, fischsilbergrau, rote Polster, schwarzes Verdeck, Weißwand, Radio, Fanfare etc. Neupreis DM 12 500.–, zu DM 9000.– zu verkaufen (ohne Radio DM 8500.–). Angebote unter 5864 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5168/1447

Kombi 1800 Diesel 1954 – Kombi 1800 Benzin 1953 neuwertige Fahrzeuge, gegen Gebot, evtl. Pkw.-Tausch, Finanzierung. Angebote unter 5866 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5170/1447

Isabella TS-Coupé zu kaufen gesucht. Erbitte Preisangebote mit Angaben über Farbe, Zustand, km-Zahl unter 5863 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5164/1447

DKW

AU 1000 Coupé de Luxe-Kaufvertrag (Lieferung Januar) mit DM 300.– Nachlaß abzugeben. Angebote unter 5895 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5239/1453

1 Sportwagen, 1954, 700 ccm, und **1 Thunderbird**-Motorrad Twin 650 ccm, 25 000 km, nur für Könner, Test: „das MOTORRAD" Nr. 22/1955, DM 1850.–. Förger, Hamburg 26, Alfredstraße 29. 5173/1448

FERRARI

Ferrari
bewies durch den überlegenen Sieg in der Weltmeisterschaft 1957 einmal mehr seine Sonderstellung im Sportwagenbau!
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5268/1455

FIAT

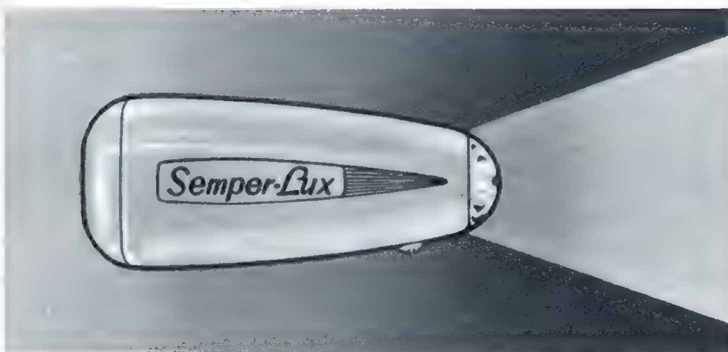
Fiat 1100 TV-Spyder 57, rot, 10 000 km, DM 6950.–; Fiat 1100 TV Neckar-Sport 56, Cabrio, rot, Ww.-Reifen, 13 000 km, DM 6500.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5262/1454

1400 B, 25 000 km unfallfrei gelaufen, in bestem Zustand, mit Kühlerjalousie u. Fernthermometer, Spezialvergaser, Fußmatten, 2 neuen M + S-Reifen, Ersatzfelge u. a., wegen Auswanderung für nur DM 5700.– zu verkaufen, Standort Karlsruhe. Angeb. unter 5892 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5232/1452

FORD

15 M, 45 000 km, lichtgrün, unfallfrei, Erstbesitz, mit Radio, Fußmatten, Autobett u. Zelt, für DM 4600.– zu verkaufen. Angebote unter 5906 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5270/1455

17 M, fabrikneu u. n. zugel., 2farbig, Lichthupe, Scheibenwaschanlage, DM 600.– unter Neupreis. Angebote unter 5882 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5214/1451



Fortsetzung von Seite 37

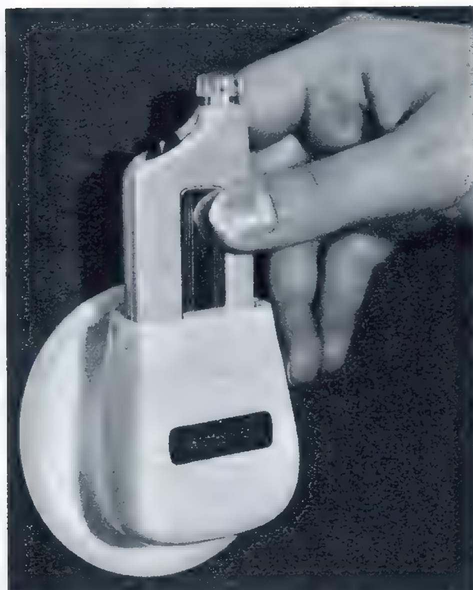
220-Volt-Netz mit dem MILAG-Ladegerät kostet etwa einen Pfennig pro Stunde. Die Brenndauer ist allerdings auf etwa eine Stunde begrenzt.

Die Kleinheit der Minilux beruht im wesentlichen darauf, daß das Kleinladegerät hier nicht mit der Taschenlampe vereint ist, sondern getrennt geliefert wird. Das Ladegerät besteht aus einem Preßstoffgehäuse und ist entweder für Netzanschluß von 100 bis 220 Volt Wechselstrom oder für 6 bzw. 12 Volt Batteriestromanschluß lieferbar. Die Anbringung im Wagen erfolgt mit DIN-Steckern, mit einem passenden Stecker für den eingebauten Zigarrenanzünder oder durch Festmontage. Der Vorzug des Minilux besteht darin, daß für dasselbe Ladegerät mehrere Lampen angeschafft werden können – was die Anschaffung verbilligt – und daß er selbst in einem kleinen Abend-Damen-Handtäschchen mitgenommen werden kann. Ein Jahr Garantie gibt es außerdem für die Lampe und das Aggregat. Der Preis beträgt für Festmontage im Wagen DM 16.50, mit MILAG-Kleinladegerät für Wechselstrom DM 17.50. Hersteller ist die Ruhr-Batterien-Fabrik Karl-Dieter Ströbel & Co., KG., Vollmarstein (Ruhr).

Die aufladbaren Taschenlampen sind ziemlich viel teurer als die üblichen Handlampen mit auswechselbaren Trockenbatterien. Sie können sich aber, wenn jemand seine Lampe häufig benutzt, schnell amortisieren und haben außerdem bei regelmäßiger Aufladung den Vorteil, daß sie nicht gerade leer sind, wenn man sie braucht.

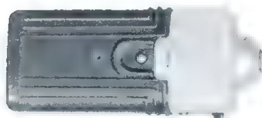
Hans Immert

Oben: Der Semper-Lux.



Links: Myflam Quicki mit Ladestecker.

Der Ruhr Minilux mit getrenntem Ladegerät, die kleinste der hier gezeigten Lampen.







Gepolsterte Sonnenblenden

Da die Sonnenblende, um ihren Zweck zu erfüllen, an der Oberkante der Windschutzscheibe sitzt, kann sie zugleich auch noch die Funktion übernehmen, diese gefährliche Stelle etwas zu polstern. Gepolsterte Sonnenblenden werden heute in die meisten Fahrzeuge serienmäßig eingebaut. Für Fälle, wo sie noch nicht vorhanden sind, hat die Zubehörindustrie einige Ersatzlösungen geschaffen.

Die Firma Carl F. Schroth in Neheim-Hüsten bietet für vorhandene normale durchsichtige Sonnenblenden ein Aufsteckpolster an. Es besteht aus einer mit abwaschbarem Kunststoff bezogenen Schaumstoffhülle, die über die serienmäßig eingebaute Sonnenblende geschoben oder durch einen zierlichen Reißverschluß geschlossen wird. Bei der Montage ist darauf zu achten, daß das Polster nach dem Schließen des Reißverschlusses weitmöglichst nach oben geschoben wird, damit die obere Fensterkante auch bei hochgeklappter Sonnenblende noch gut abgedeckt wird. Die aufsteckbare Sonnenblende wird mit einem grauen und einem bräunlichen Überzug geliefert und kostet DM 8.75.

Die Firma Gebr. Happich GmbH. in Wuppertal ging von einer anderen Überlegung aus. Man sagte sich dort, daß die ganze Cellonscheibe, ihr profilierter Halbrahmen und das Quergestänge vor der Windschutzscheibe besser verschwinden sollte, und konstruierte die Polsterblende deshalb von Grund auf neu. Statt der Profilleisten nahm man einen federnden Drahtrahmen, bettete ihn allseitig in eine Schaumstoff-Füllung ein und überzog das Ganze mit einer beigefarbenen oder blaugrauen Folie. Auch diese Polster-Sonnenblende deckt den vorderen Dachholm im Bereich der Gefahrenstellen ab und bietet weitgehenden Schutz. Sie kostet für den VW DM 8.90, für die verschiedenen Modelle von Borgward, Ford und Opel DM 10.50 pro Stück.

Oben: Die gepolsterte Sonnenblende von Happich. Unten: Die Polsterung von Carl F. Schroth wird auf vorhandene Sonnenblenden aufgeschoben und mit einem Reißverschluß geschlossen.



JAGUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner, Frankfurt am Main
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

JEEP

Jeep, evtl. ohne Motor oder mit Diesel, gesucht. G. Bruer, Haverlah 35 über Salzgitter-Bad. 5272/1455

KARMANN-GHIA

Karmann-Ghia geg. bar zu kaufen gesucht! Karl Wurst, Augsburg-Haunstetten, Esso-Station. 5234/1452

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 5241/1453

MERCEDES

180 D, ab 55, nicht über 70 000 km, gegen bar zu kaufen gesucht. Karl Wurst, Augsburg-Haunstetten, Esso-Station. 5233/1452

---

300 SL, besonders für Sportzwecke geeignet, da Rudge-Verschlüsse, Rennsportnockenwelle etc., für DM 14 000.– zu verk. Peters, Düsseldorf, Humboldtstr. 23. 5242/1453

Suche 190 SL, Roadster, in gutem Zustand, gegen bar zu kaufen! Angebote unter 5902 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5256/1454

Mercedes 300 SL-Roadster 57, hellrot, Mex.-Radio, Ww.-Reifen, Koffersatz, 12 600 km; dito, silber, blaues Leder, 11 900 km; Merc. 300 SL-Coupé 55, silber, 47 000 km; Merc. 300 S-Cabrio 54, schw., Radio, Ww.-Reifen usw., 59 000 km; Merc. 300 S-Coupé 52, schw., Mex.-Radio, Ww.-Reifen, Motor 10 000 km; div. Merc. 220 A- und 220 SAC-Cabrios; div. Merc. 190 SL-Coupés und Roadster; div. Merc. 300-Automatic-, 300 c-, 300 b-, 300-Limousinen. Großauswahl in sämtlichen anderen Mercedes-Typen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5263/1454

Suche 190 SL gegen Kasse. Ausführliches Angebot erwünscht unter 5907 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5273/1455

---

220 A-Lim., 1955, 37 000 km, grau, Becker-Mexiko, DM 7000.–. Angebote unter 5883 an „das AUTO, MOTOR und Sport", Stuttgart, Postfach 1042. 5215/1451

---

190 SL, Roadster mit Coupédach, graphitgrau/schwarz, Baujahr 1956, ca. 50 000 km, unfallfrei, Erstbesitz, Becker-Mexiko, Bestzustand, Mercedes-Scheckbuch gepflegt, echte Lederpolster, DM 12 500.–, zu verkaufen. Angeb. unter 5884 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5217/1451

---

190 SL, Bauj. 1957, von Privat gegen Kasse zu kaufen gesucht. Angebote unter 5890 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5230/1452

Suche 180er Mercedes-Lim., schw., ca. 70 000 km, garant. unfallfrei (1. Hd.), gegen Rec. 55 (1. Hd.), 75 000 km, schw., rot überz., unfallfrei, u. Aufzahlung. Angebote unter 5868 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5177/1448

Mercedes 190 SL gesucht ab Baujahr 1956. Genaue Angebote mit Kilometerstand, Farbe, Sitze etc. unter 5869 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5179/1448

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105
Telefon 2 81 71

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!
Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-Generalvertret. Petermax Müller GmbH., Hannover, Podbielskistr. 306, Telefon 69 11 51. 5246/1453

Motor 1,3 Ltr., 3teil. Gehäuse, ca. 30 000 km, DM 1400.–! Gebr. Behrmann, Hamburg-Ochsenzoll, Segeberger Chaussee 63. 5255/1454

Suche Motor, 1,3–1,5 Ltr., auch defekt oder Teile. Angebote unter 5903 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5257/1454

1300 oder 1500, möglichst Super, bis DM 4500.– kauft: M. Szczesny, Hannover, Am Schatzkampe 12. 5243/1453

Carrera-Cabrio
neuwertig günstig zu verkaufen
Merz & Papst, Stuttgart N, Kronenstr. 6, Tel. 90692

1,3-Coupé, Bauj. Ende 52, mit Radio, in gepflegtem Zustand, DM 4000.–, nur gegen bar. Margrit Overs, Aachen, Elsaßstraße 33, Telefon 3 38 95. 5244/1453

1,3-Coupé, 51, Synchron, neue Telestoßd., einwandfrei, zu verk. Näheres u. Foto unter 5897 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5245/1453

1,5 (1,6) Ltr. Super gegen bar gesucht. Angebote unter 5896 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5240/1453

Porsche-Carrera-Cabrio 56, rot, gelbes Leder, 1. Hand, 32 000 km; Carrera-Coupé 56, rot, Radio, 33 000 km, Motor 4000 km; Porsche 1600-Coupé 57, silber, Radio usw., 9800 km; 1500-Coupé 55, beige, Radio, 84 000 km; 1500-Coupé 53, silber, besonders preiswert. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5264/1455

---

5 Felgen, 15 Zoll, Aluminium, verchromt oder lackiert, gesucht. Angebote unter 5908 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5274/1455

Carrera (356 A-1500 GS), Bauj. 1956 (November), mit Radio, 40 000 km, erstkl. Zustand, dunkelblau, wegen Ansch. größeren Wagens günstig abzugeben. P. Lindner, Wiesbaden, Taunusstraße 52, Tp. 2 03 00. 5276/1455

Porsche, evtl. unfallbeschädigt, sofort zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5885 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5220/1451

Gelegenheit! 1,5 Super-Motor, Laufzeit garantiert unter 14 000 km, mit tadelloser Leistung. Bar DM 1750.–. Ang. unter 5873 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5185/1449

1,1 Ltr.-Cabriolet gegen bar gesucht. Angebote unter 5874 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5186/1449

1,3 Ltr.-Cabrio, unfallbeschädigt, Austauschmotor ca. 20 000 km, Synchrongetriebe, preisgünstig abzugeben. Angeb. unter 5871 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5182/1448

OPEL

Preisgünstig: Opel-Kadett, Austausch-Motor, 20 000 km, in gutem Zustand, versichert u. versteuert bis Mai 1958, für DM 750.– weg. Anschaffung eines größeren Wagens geg. bar zu verkaufen. Friedrich Reinholz, Lahr (Baden), Huberweg 15. 5228/1452

SIMCA

Aronde „Plein ciel"-Coupé, schwarz, Baujahr 1957, nur knapp 5000 km gefahren, umständehalber zu verkaufen. Angebote unter 5887 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5223/1451

SPORTWAGEN



Für DM 1500.- zu verkaufen!
HANS MÜLLER
Hamburg - Bahrenfeld
Bahrenfeld. Chaussee 42a
Telefon 89 29 62
5269/1455

Sportwagen bis 2 Ltr., unfallbeschädigt, gesucht. Angeb. unter 5886 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5222/1451

Suche Kleinsportwagen, 2-Sitzer, möglichst Cabrio. Angebote unter 5875 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5194/1449

Suche als Hobby-Fahrzeug Sport-Cabrio älteren Baujahrs bis 1,3 Ltr. Typ, auch ausländischer, freibleibend (z. B. MG). Barzahlung. Ang. unter 5877 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5196/1449

VERITAS

Renn- und Sportwagen sowie Ersatzteile gesucht. Angebote unter 5904 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5258/1454

VW

Besser fahren mit dem Volkswagen. Arthur Westrup schrieb dieses Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 5. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 70 Pf Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort! MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Rechtslenker! Standard-Limous. 53, grau, aus 1. Hand, 41 000 km, preiswert abzugeben. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5265/1455

WOHNWAGEN

Dethleffs-Globetrotter, Bauj. 1954, Öldruckbremse, Propanküche, Propanheizung, doppelte Bezüge für Polsterung und Vorzelt, in gepflegtem Zustand zu verkaufen. Preis-Idee: ca. DM 5600.–. Angeb. unter 5891 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5231/1452

VERSCHIEDENE

Spätheimkehrer, Ing., sucht defekten oder abgeschrieb. Wagen für Versuchszwecke. Angebote unter 5899 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5251/1454

Kaufe gegen Kasse
190 SL od. Porsche 1600, evtl. MG
Modell 56–57. Beling, Stuttgart, Alexanderstr. 112, Telefon 9 38 25.

Porsche, MGA, Fiat-Spyder etc. bei DM 5000.– Anzahlung von Privat oder Handel gesucht. Angebote mit Einzelheiten unt. 5876 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5195/1449

Britische Sportwagen-Neuigkeiten

Von 103 auf 117 PS wurde die Motorleistung des Austin-Healey 100 Six durch einen neuen Zylinderkopf erhöht. Das maximale Drehmoment stieg von 19,6 auf 20,6 mkg, wird allerdings jetzt erst bei 3000 gegen bisher 2400 U/min erreicht. Die Verdichtung stieg von 8,25 auf 8,5 : 1. Leider erhöhte sich auch der Preis um etwa 650 DM, was beim Austin-Healey, der zu den heute selten gewordenen preisgünstigen Sportwagen mit verhältnismäßig großvolumigem Motor gehört, besonders ins Gewicht fällt.

Der Triumph TR 3 erhielt ein breitgezogenes Aluminium-Kühlergrill, andere Heck-Blinkleuchten und bequemere Sitze. Der Preis auf dem britischen Markt wurde um etwa 240 DM erhöht.

Die kleine Sportwagenfirma Elva beabsichtigt, ihre Produktion zu vergrößern. Hauptsächlich soll der neue Courier, ein zweisitziger Sportwagen mit Rohrrahmen, MGA-Motor und -Getriebe und Kunststoffkarosserie hergestellt werden. Außerdem soll ein Rennsportwagen mit 1100 ccm Climax-Motor gebaut werden. Ein Prototyp dieses Fahrzeuges trat gegen Ende der vorigen Saison mit Erfolg in einigen britischen und amerikanischen Rennen an.

John Willment, der Sohn eines bekannten Bauunternehmers, hat für 1958 einen 1500 ccm-Rennsportwagen mit Climax-Motor und einem interessanten Fünfganggetriebe eigener Konstruktion gebaut, der bereits mit Stuart Lewis-Evans erfolgreich eingesetzt wurde. Gordon Wilkins



Oben: Der Triumph TR 3 mit neuem Gesicht. Unten: Mit einem 1500 ccm Climax-Motor erwies sich der neue Rennsportwagen von John Willment auf Anhieb als schnell.



Aus Japan



Die japanische Nissan Motor Company brachte diesen Sportwagen unter dem Namen „Datsun 1000" heraus. Er hat eine Plastikkarosserie. Sein sportliches Temperament dürfte nicht allzu heftig sein, denn der 988 ccm-Vierzylinder-Viertaktmotor leistet nur 34 PS.
Foto: Collignon (Black-Star)

AMERIKANISCHE WAGEN

Chevrolet-Lim. 57, Typ 2113, pfostenlos, schwarz/weiß, Radio, Ww.-Reifen, ca. 1000 km; Chrysler-Saratoga 57, Lim., grau, Automatic usw., 4600 km; Chrysler-Windsor 57, Lim., grün, alle Automatic, 27 000 Meilen; Dodge-Kingsway 57, Lim., 2farbig, Radio, Ww.-Reifen, 3200 km; Riesenauswahl in preisgünstigen Amerikanern, Bauj. 1950 bis 1956! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5266/1455

DODGE



– ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. 58er Modelle demnächst lieferbar!

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5267/1455

UNTERRICHT u. AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.,** Ruf 45 66

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG** **Führerscheinferienkurse seit 1937**
Fahrschule **Bode, Seesen/Harz.**

Fahrlehrer-Fachschule
Dipl.-Ing. Paulsen, Pinneberg
Tangstedterstraße 22
Ausbildung
durch Lehrgang (17 Tage) und/oder Fernkursus · Prospekt kostenlos

Ihre Ausbildung als Fahrlehrer durch Fahrl.-Fachschule Seela, Braunschweig, Steinweg 5. 5249/1453

Vorbereitung zur Fahrlehrerprüfung

Lehrgangsbeginn 11. April, 5 Monate. DM 700,—. Ausbildung freitags ab 17 Uhr und samstags ganztägig. Teilnehmerzahl beschränkt.
FAHRSCHULE AM RING, Nürnberg, Frauentorgraben 43-45 Ruf 2 44 25 und 6 16 25

VERSCHIEDENES

Judson-Kompressor für VW in gutem Zustand zu kaufen gesucht. Angebote unter 5900 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5252/1454

FREILUFTGARAGEN Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere.



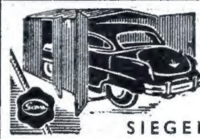
DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte**
AUTO-HEIZKISSEN DM 21.–; dopp. DM 43.–; Heizdecke DM 40.–
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung,
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

Gegen Gebot en bloc zu veräußern: „AUTO, MOTOR und SPORT", 11 Jahrgänge kompl. (1947 fehlen 6 Hefte); „MOTOR-REVUE" 1954–57 kompl. und 3 Hefte 1953; „das MOTORRAD" 1949–57, nicht komplett, 180 Hefte; „Sport-Jllustrierte", 9 Jahrgänge, nicht kompl., 118 Hefte. Außerdem 250 verschiedene Motor-Zeitschriften. Angeb. unter 5905 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5259/1454



GARAGEN
zerlegbar und ortsfest
J. FAUSER, BODELSHAUSEN D/WÜRTT.

Verkaufe gegen Höchstgebot neuwertig: „Das Kfz.-Fachblatt", Jg. 1, 2 u. 3, „das AUTO" 1946/47, 48–52, alles geb. „Das Kfz.-Typenbuch" Bd. 1 u. 2 (1948), „Glasers Annalen" 1947 geh., auch einzeln. Angebote unter 5901 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5253/1454



WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 67

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.–** monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.



Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichsgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telefon 25 22. 5250/1454

STELLENANGEBOTE

Privat-Chauffeur für 220 S gesucht (Alter 25–35 Jahre). Es mögen sich nur Leute melden mit hohem Verantwortungsbewußtsein und besten Referenzen. Wohnung wird gestellt. Zuschriften unter 5898 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5248/1453



Automobil-Verkäufer

zum weiteren Ausbau unserer Verkaufs-Organisation zum alsbaldigen Eintritt gesucht.

Wir suchen insbesondere je einen gewandten Herrn für unsere Personenwagen-, Nutzfahrzeug- und Lieferwagen-Abteilung.

Ausführliche schriftliche Bewerbung mit Lichtbild, Referenzen, handschriftlichem Lebenslauf und beruflichem Werdegang erbeten.

Motorwagen-Handelsgesellschaft E. und H. Apell, Kassel, Fünffensterstraße 5, Ruf 1 29 26

Großvertretung der Daimler-Benz AG für Nordhessen und Südniedersachsen, mit Zweigniederlassung in Göttingen.

5247/1453

VERTRETUNGEN

NOTEK Companie von Großbritannien, Fabrikanten der weltbekannten **Blaupunkt Nebellampen** sucht

HAUPTVERTRETUNG

in Deutschland. Angebote bitte an die Fa. 23 London Road, Bromley, Kent.

IMMOBILIEN

In Neapel eingeführter Automobil-Händler, Besitzer eines geräumigen und modernen Lokals, 1000 qm, in zentraler Geschäftslage, geeignet für Automobil-Agentur, würde vermieten oder sich mit einem Handelsunternehmen zusammenschließen, das seiner Tätigkeit entspricht. Schreiben an **Salvatore Carrino, Via Polveriera No. 38, Napoli, (Italia).** 5205/1450

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/1255. Kambodscha. Kraftwagen-Zubehör und Ersatzteile. Korrespondenz: englisch.

A/1256. Marokko. Reifen für Personen- u. Lastkraftwagen. Korrespondenz: französisch.

A/1257. Pakistan. Kraftwagen-Ersatzteile und -Zubehör, Autokabel u. -drähte, Garagenausrüstungen. Korrespondenz: englisch.

A/1258. Griechenland. Garagenwerkzeuge und -ausrüstungen, Ersatzteile für Personen- und Lastkraftwagen, elektr. Zubehör f. Kraftwagen. Korrespondenz: englisch.

A/1259. Kolumbien. Ersatzteile für Personen- und Lastkraftwagen amerikanischer Bauart (Ford und Chevrolet), Maschinen zur Herstellung dieser Ersatzteile. Korrespondenz: spanisch.

A/1260. Pakistan. Personenkraftwagen einschl. Zubehör und Ersatzteilen. Korrespondenz: englisch.

A/1261. USA. Kleinkraftwagen für den Vertrieb in Alaska. Korrespondenz: englisch.

A/1262. Iran. Kraftwagen-Ersatzteile, Garagenausrüstungen. Korrespondenz: englisch.

A/1263. Portugal. Kraftfahrzeuge aller Art. Korrespondenz: französisch.

A/1264. Belgien. Dieselkraftfahrzeuge jeder Art, neu und gebraucht. Korrespondenz: französisch. (Auch Vertretungen.)

A/1265. Mauritius. Auto-Elektrikteile und -Zubehör, Lampen und Scheinwerfer, Ölfilter. Korresp.: englisch.

A/1266. Dominikanische Republik. Räder und Achsen für Kraftwagen. Korrespondenz: spanisch.

A/1267. Brasilien. Klimaanlagen, mit denen eine Unterkühlung im Fahrzeuginnern ohne Stromverbrauch erreicht werden kann. Korrespondenz: deutsch.

A/1268. Syrien. Kurbelwellen. Korrespondenz: französisch. (Auch Vertretungen.)

A/1269. Griechenland. Lastautos ½–8 t, Petroleum oder Benzin-Diesel, neu oder wenig gebraucht, Personenkraftwagen (Viersitzer), neu und wenig gebraucht. Korrespondenz: englisch.

A/1270. Kuba. Ersatzteile und Zubehör für Kraftfahrzeuge und Traktoren. Korrespondenz: spanisch. (Auch Vertretungen.)

A/1271. England für den Mittl. Osten. Wagenwaschgeräte, 2000 St. Autokissen, Wagenhebeeinrichtungen für 3–4 t und 10–12 t, Doppel-Hebegeräte für schwere Lastkraftwagen von 13 t, kompl. mit Kompressor, Pumpe, Wasch- und Schmiervorrichtung. Korresp.: englisch.

A/1272. Brasilien. Fahrzeugersatzteile und Zubehör. Korrespondenz: englisch.

A/1273. Ceylon. Autozubehör, wie Lampen, Autospiegel, Sonnenblenden, Sirenen usw. Korrespondenz: englisch.

A/1274. Persischer Golf. Autobatterien. Korrespondenz: englisch.

VERTRETUNGEN

A/1275. Südafrikanische Union. Personenkraftwagen. Korrespondenz: englisch.

A/1276. Südafrikanische Union. Kleinstautos. Korrespondenz: englisch.

A/1277. Philippinen. Fahrzeugersatzteile. Korrespondenz: englisch.

A/1278. Pakistan. Autoersatzteile. Korresp.: englisch.

Steuer, Recht, Versicherung

Der Abbiegende trägt die Verantwortung

Mit dem Abbiegen im Straßenverkehr befaßt sich ein wichtiges Urteil des Oberlandesgerichts Hamm (3 Ss 447/57). Das Oberlandesgericht stellt fest, daß der Vertrauensgrundsatz im Straßenverkehr ganz besonders für das Ein- und Abbiegen gelten muß: Jeder Verkehrsteilnehmer müsse darauf vertrauen können, daß sich der andere an die Verkehrsregeln halte. Diese verlangten für das Abbiegen, daß der Abbiegende den übrigen Verkehr auf keinen Fall gefährden dürfe. Darum genüge es nicht, wenn jemand sein Vorhaben durch den Winker anzeige. Er müsse sich vielmehr nach allen Richtungen sichern, ob weder ein entgegen- noch ein nachkommender Verkehrsteilnehmer behindert werde. „Insbesondere habe der Linksabbieger nicht nur auf den, ohnehin bevorrechtigten, entgegenkommenden, sondern auch auf den nachfolgenden Verkehr, dessen Richtung er kreuzt, Rücksicht zu nehmen." Freilich müsse der Abbiegende nicht warten, bis die Straße nach beiden Seiten völlig frei sei. Es dürfe aber jedenfalls kein Verkehrsteilnehmer zum plötzlichen Bremsen oder Anhalten gezwungen werden. Daher laute die Forderung: Beim Abbiegen stets auch nach rückwärts schauen! Im Interesse der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs müsse jeder Verkehrsteilnehmer darauf vertrauen können, daß ihn sein Vordermann, der abbiegen will, auf jeden Fall noch vorbeilassen werde. Dies müsse auch dann noch verlangt werden, wenn der Abbiegende bereits den Winker gezeigt habe. Wer von der Straße aus auf ein Grundstück einbiege, trage nahezu die gesamte Verantwortung für diesen Verkehrsvorgang. Kommt es zu einem Unfall, wird die Hauptschuld zunächst immer dem Abbiegenden zufallen.

Auch der illegale Wegbenutzer hat Anspruch auf Sicherungsmaßnahmen

Jeder, der auf einem öffentlichen Weg eine „Gefahrenquelle" schafft, ist verpflichtet, alle zur Sicherung des Verkehrs erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Der Bundesgerichtshof hat in einem Schadenersatzprozeß entschieden, daß diese Pflicht sehr weit geht. So müssen auf einem Weg, der an sich ordnungsgemäß für Rad- und Motorradfahrer gesperrt ist, aber trotzdem gelegentlich verbotswidrig von Rad- und Motorradfahrern befahren wird, auch geeignete Sicherungsmaßnahmen zum Schutz derartiger illegaler Wegbenutzer getroffen werden (III ZR 245/55).

Ein Motorradfahrer hatte das Land Hessen verklagt, weil er auf einem für Motorradfahrer gesperrten Weg eines Kurortes gestürzt war. Bedienstete des Landes Hessen, die mit dem Fällen eines Baumes beschäftigt waren, hatten über den Weg ein Seil gespannt, das der Motorradfahrer übersehen hatte. Das Land Hessen verteidigte sich im Prozeß mit dem Hinweis, Fußgänger seien durch das Drahtseil nicht gefährdet worden, der Fahrverkehr auf dem Weg sei aber verboten gewesen. Deshalb habe keine Pflicht zu besonderen Sicherungsmaßnahmen bestanden.

Der Bundesgerichtshof teilte diese Auffassung nicht. Er geht in seinem Urteil davon aus, daß die mit dem Fällen des Baumes beschäftigten Bediensteten des Landes Hessen wußten, daß der Weg verbotswidrig auch von Rad- und Motorradfahrern benutzt wurde. Aus diesem Wissen ergebe sich die Pflicht, Vorkehrungen gegen Schädigungen von Rad- und Motorradfahrern zu treffen. Deshalb hätte das Hindernis auffallend gekennzeichnet werden oder die Arbeiter hätten besondere Sperren anbringen müssen. Diese Verpflichtung ergebe sich allein daraus, daß durch die Arbeiten auf dem Weg eine „besondere Gefahrenquelle" geschaffen worden sei, die jedem, der den Weg – berechtigt oder nicht – befahren habe, bedroht habe. Die Unterlassung von besonderen Sicherungsmaßnahmen sei deshalb rechtswidrig gewesen und verpflichte das Land Hessen aus dem Gesichtspunkt der Haftung für seine Bediensteten zum Schadenersatz.

„Eintritt verboten" entbindet von jeder Unfallhaftung

Täglich liest man an Türen zu Werkstätten, Maschinenräumen und dergleichen das Schild „Eintritt verboten" oder „Betreten nur Betriebsangehörigen gestattet", ohne aber in der Regel besonders darauf zu achten. Ein solches Schild kann aber eine ungeahnte Bedeutung gewinnen, wenn ein Unfall geschieht und jemand verletzt wird, dem ein derartiges Schild den Aufenthalt im Unfallraum untersagt hatte. Der Verletzte muß dann den ganzen Schaden allein tragen und kann nicht etwa den Betrieb oder den verantwortlichen Betriebsleiter haftbar machen.

Diese grundsätzlichen Feststellungen, die vor allem für das gesamte Handwerk von größter Bedeutung sind, hat unlängst das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht in einem Musterprozeß getroffen (5 U 126/56).

Wer, so sagt das Oberlandesgericht, in einem Betrieb für die Verkehrssicherheit verantwortlich ist, genüge dieser Pflicht gegenüber unbefugten Besuchern ganz allgemein, wenn er ein entsprechendes Verbotsschild gemäß den berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften an gut sichtbarer Stelle anbringe. Eine solche allgemeine Warnung werde auch nicht dadurch außer Kraft gesetzt, daß der Besucher nicht noch eigens auf das Verbot aufmerksam gemacht worden sei oder solche Besuche vielleicht schon mehrmals geduldet worden seien. Der Verkehrssicherungspflichtige dürfe sich vielmehr darauf verlassen, daß der Besucher das Verbotsschild beachten werde.

Das Oberlandesgericht stellt darüber hinaus fest, daß dem verantwortlichen Betriebsleiter in einem derartigen Fall sogar dann keine Haftpflicht erwachse, wenn der Unfall durch eine nicht vorschriftsmäßig abgesicherte Maschine verursacht werde. Wer das allgemeine Betretungsverbot beachte, könne ja gar nicht in den Gefahrenbereich dieser Maschine gelangen. Wer es nicht beachte, habe das Risiko selbst zu tragen. Dr. G.

Die letzte Seite

Ping — ping

Um seine Schäfchen vor allzugroßem Individualismus zu bewahren, schreibt der Gesetzgeber ziemlich genau vor, was an einem Fahrzeug dran sein darf und was nicht. Das ist eigentlich recht klug von ihm, denn manche Leute können tatsächlich nicht beurteilen, welche Art von Anbringseln harmlos und welche unsinnig und gefährlich sind. Eines Tages muß nun der alte Herr Gesetzgeber persönlich durch die Stadt gewandelt sein, die Autos auf ungesetzliches Zubehör, D-Schilder mit falschen Maßen und was dergleichen Niederträchtigkeiten mehr sind, musternd, als plötzlich etwas „ping ping" machte, und noch einmal „ping ping". Erstaunt sah sich der Herr Gesetzgeber um, aber keine Straßenbahn, der er dieses Geräusch zugebilligt hätte, war zu sehen. Und die scharfen Gesetzgeberohren bekamen schnell heraus, daß das Ping-ping aus einem Auto kam. Da hatte doch so ein Lümmel tatsächlich eine Glocke an seinem Auto und wollte vielleicht den Verkehr durch Vortäuschung einer Straßenbahn gefährden. Sogleich sah der Gesetzgeber in seinem dicken Buch nach, und tatsächlich, das Anbringen einer Glocke war nicht ausdrücklich untersagt.

Er hat es noch nicht nachgeholt, aber vor einiger Zeit wurden alle Zulassungsstellen vom Bundesverkehrsministerium zu einer Stellungnahme gegenüber den Glocken aufgefordert. Nun bekommen wir sicher bald ein Antiglockengesetz. Wenn nicht, dann bestimmt eine Vorschrift über Größe, Tonhöhe und Phonzahl. Sonst könnte es sein, daß sich einer eine große Kirchenglocke auf sein Auto montiert. Und große Glocken mag der Herr Gesetzgeber nicht.

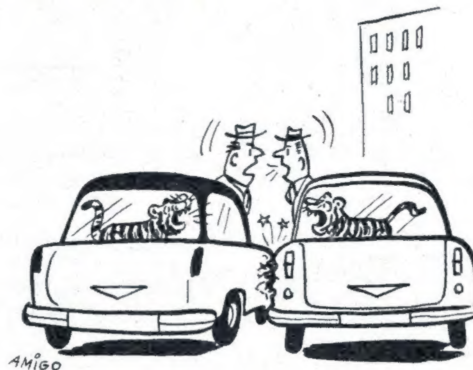
Touristik in Germany

An einem ziemlich unfreundlichen Sonntagmittag im Januar auf dem Marktplatz einer kleinen württembergischen Stadt. Fachwerkgiebel, ein Brunnen, ein Rathaus, ein kleiner Parkplatz. Es kommt: ein rosa und weiß lackierter Chevrolet Station Waggon. Er hält auf dem Parkplatz. In ihm sitzen Dad, Mam und little Jim. Dad steigt aus, nimmt einen Belichtungsmesser zur Hand, mißt die Beleuchtung, stellt die Kamera ein, fotografiert den Brunnen, das Rathaus und die Fachwerkgiebel. Steigt wieder ein zu Mam und Jim. Es kommt ein rosa und weiß lackierter Plymouth Station Waggon. In ihm sitzen John und Mabel. Mabels Kostüm ist blau, so blau es nur irgend geht. John steigt aus. Seine Hose ist eng, seine Haare sind kurz. Er nimmt einen Belichtungsmesser und stellt die Schmalfilmkamera ein. Er filmt Brunnen, Rathaus, Fachwerkgiebel und drei dicke alte Frauen, die im Sonntagsstaat zum Friedhof gehen. Romantic old Germany! John steigt wieder ein. Es kommt ein Ford Station Waggon, diesmal rosa und gelb. (Alles noch in einer Viertelstunde.) In ihm sitzen Bill, Betty und little Jack. Bill filmt den Brunnen, das Rathaus und die Fachwerkgiebel. Betty und little Jack bleiben sitzen wie vorher Mabel und Jim mit seiner Mam. Warum sollten sie auch aussteigen? Sie sehen es ja nachher zu Hause auf der Leinwand. Da ist es doch viel gemütlicher!

Ich bin im Recht

Neulich hatte ich in der Abenddämmerung meinen Wagen auf einer Hauptstraße in einer langen Parkreihe abgestellt. Und als ich zurückkam, hing ein Zettel an der Windschutzscheibe: „Leider habe ich beim Anfahren Ihren linken hinteren Kotflügel beschädigt. Selbstverständlich komme ich für den Schaden auf. Sowieso in Sowieso, Straße und Hausnummer." Da war ich sehr böse. Gerade war der Wagen neu lackiert, und es war tatsächlich eine Beule im Kotflügel, wenn auch nicht groß. Und vielleicht hatte mich der noch betrogen, und darum bin ich erst mal hingefahren zu der angegebenen Anschrift. Der Herr war zu Hause, und er war es tatsächlich gewesen. Ich habe ihm gesagt, daß mein Auto neu lackiert wäre und daß er auch bestimmt alles bezahlen müßte. Und ich habe mich großzügig gezeigt und gesagt, daß ich davon absehen würde, weitere Unkosten in Rechnung zu stellen, Verdienstausfall, Wertminderung usw. Und nach zwei Monaten habe ich ihm die Rechnung geschickt, 34 Mark und etwas. Jetzt hat er sie bezahlt.





Aber so, wie ich die Geschichte erzählt habe, stimmt sie gar nicht. Es war genau umgekehrt. Ich selbst habe beim Herausfahren nicht aufgepaßt und bin für die Beule verantwortlich. Das war mir noch nie passiert, und angenehm war es mir auch nicht. Ich habe mich auch nicht gewundert, daß der Mann böse war. Auch nicht, daß er mißtrauisch war wegen meiner Anschrift, obwohl es ihm gar nichts genützt hätte, wenn er gemerkt hätte, daß ihm jemand etwas Falsches auf den Zettel geschrieben hat. Aber aus Böswilligkeit fährt mir niemand Beulen in den Kotflügel, und aus Böswilligkeit gibt er mir nicht ehrlich seine Anschrift an. Ist es mir dann ein besonderes Vergnügen, ihm deutlich zu demonstrieren, wie teuer ihn seine Unachtsamkeit zu stehen bekommen könne, wenn ich nicht so großzügig wäre? Ich fürchte, so fördert man die Ehrlichkeit nicht, und auch nicht die Herabsetzung der Versicherungsprämien!

Die Fußgänger

Eine besondere Kategorie von Menschen hatte die Ehre, in der Regierungserklärung des Bundeskanzlers nach den Bundestagswahlen ausdrücklich erwähnt zu werden: die Fußgänger. Dr. Adenauer sagte von ihnen, daß sie, alldieweil so ziemlich als einzige nicht organisiert, eines besonderen Schutzes bedürften.

Da muß ich widersprechen. Ich bin Fußgänger und trotzdem organisiert. Im ADAC. Und ich kenne noch mehr organisierte Fußgänger. Sie sind im Pudelzüchterverein, im Motor-Presse-Club, im Einzelhandelsverband und in der Christlich Demokratischen Union.

Das gilt nicht, werden Sie sagen. Diese Leute sind zwar alle Fußgänger, und sie sind auch alle organisiert, aber sie sind eben nicht als Fußgänger organisiert. Und eben das hat Herr Adenauer gemeint.

Ja, das hat er gemeint. Organisiert sind wir aber auch noch nicht als Luftverbraucher, als Bettbenützer und als Sonnenbestrahlte. Es fragt sich nur, ob man nicht vorher aufhören sollte mit dem Klassifizieren und dem Kategorisieren. Wir sind tatsächlich schon soweit gekommen, daß mit der Unterscheidung zwischen Kraftfahrern und Fußgängern ein Unterschied gemacht wird, den es gar nicht gibt. Jeder kann mal Kraftfahrer sein und mal Fußgänger. Im Grunde bleibt er aber immer der gleiche Mensch. Oder er sollte es wenigstens, im Auto wie auf dem Gehsteig. Und wenn er dazu neigt, sich zu exponieren, sich als Autofahrer oder als Fußgänger als etwas Besonderes, Privilegiertes oder Entrechtetes, als etwas Beherrschendes oder Unterdrücktes fühlen, dann sollte man ihm das schleunigst abgewöhnen. Dieser Mühe unterzieht sich aber niemand, sondern man teilt munter die Leute weiter mittendurch in Kraftfahrer und Fußgänger. Ob man damit die der Verkehrssicherheit so sehr dienende Vernunft und das Verschwinden von Vorurteilen fördert?

Der „Bund der Fußgänger" soll aber inzwischen gegründet worden sein. rr



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 6 71 40 und 6 71 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. — Printed in Germany. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90 ab 1. Januar 1958; Ausland: DM 41.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Dresdner Bank AG., Freiburg im Breisgau; Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 Millimeter breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 Anzeigen mit 20% Rabatt.

